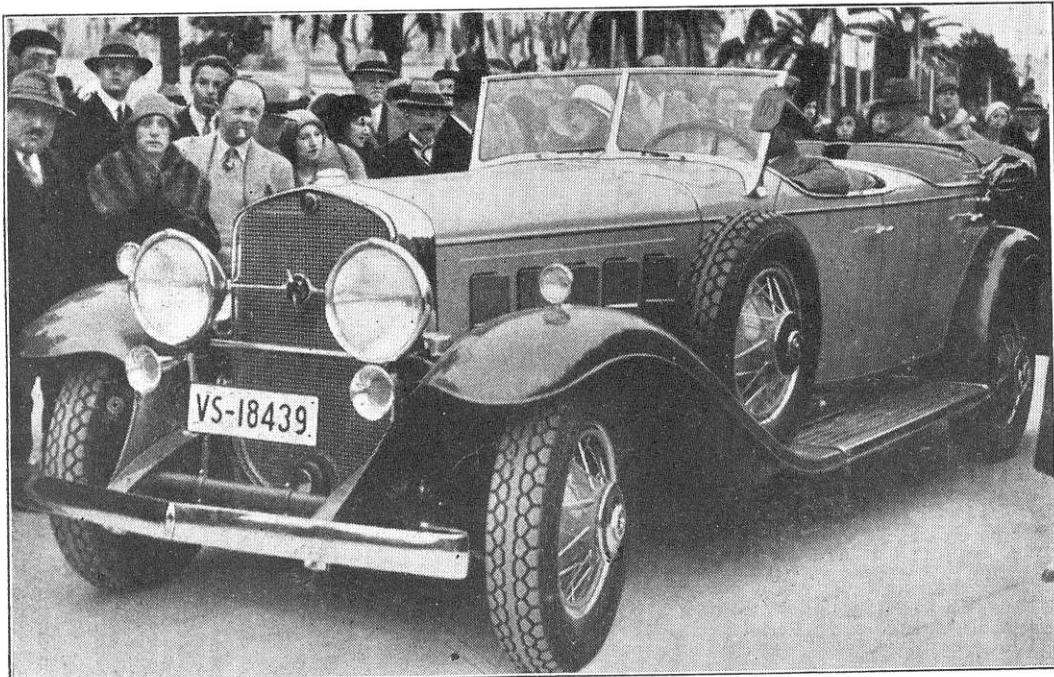


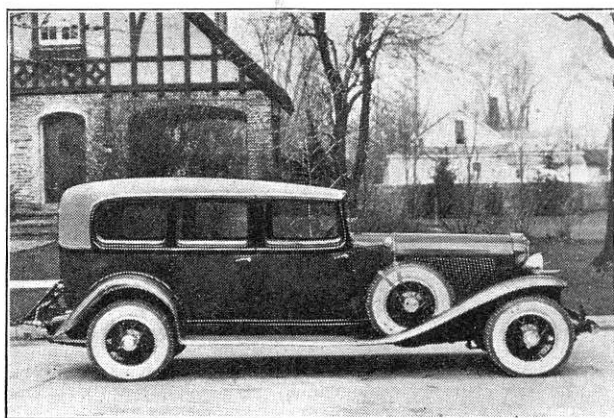
Eesti Autoklubi häälekandja



Pr. Feils von Opel oma Cadillac V 16 autoga, mis võitis Cannes'is iludusevõistlusel „Grand-Prix“ auhinna

**J. Zimmermanni väljaanne ja kirjastus
Tallinn**

Uus



7-istmeline

136" telgede vahega.

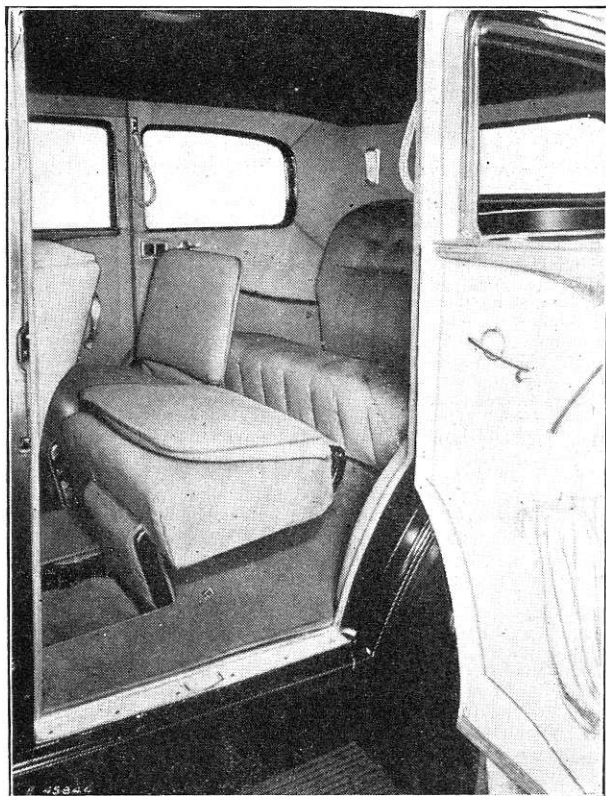
Auburn

Sedan

1195 doll.

vabrikus.

Lisa-istmed on küllalt laiad — 22½". Polsterdus pehme ja seljatugi lai.



Tähtis lisa juba varemgi täiuslikule „Auburn“-autode valikule. Uus ja luksuslik mudel on määratud andma rohkem ruumi ja suuremaid mugavusi. Seitse sõitjat mahub autosse ilma et ruumist oleks puudus. Kõik istmed on laiad ja avarad ning jalgadele on haruldaselt rohkesti ruumi. Auburni tähelepandav ilu, pikk telgede vahe, vaikselt ja alaliselt koostöötav transmissioon, vabajooks Custom mudelites, tugevaim raami konstruktsioon (uus silla-viisi ehitus) ja mitmed teised asjaolud teevad uue 7-istm. „Auburn“-Sedani sõidukiks, millel võrdselt pole selle hinnaklassis ega selle läheduses. Olles palju odavam ja suurema väärtusega laiendab see 7-istm. sõidukite-vä ja suurepäraselt.



AUBURN AUTOMOBILE COMPANY

AUBURN, IND., U. S. A.

Central-Garage

Auburn ja Cord autode ainuesindus Eestis

Tallinnas, Narva mnt. 12.

Tel. 305-98.

Lisa-istmed on nii ligistikku, et nendel võib kõrvuti kolm inimest istuda.

Uuendusi uues Auburnis.

98 H. P. — reas 8 silindrit — Lycoming mootor — väike, alaliselt ühenduses transmissioon — aluse auto-maatne õlitamine — kiiva-kindel raam X-tüüpi põiktuge-dega — neli hüdraalset kaksik-tõukeleevendajat — nokk-võlli ja hoovaga rull-laagrritel tüüriseadis — laiem tagaiste — ning lisaks veel 60 uuendust.

Auto

4. aastakäik

Ilmub kord kuus

AUTOASJANDUSE JA MOOTORSPORDI AJAKIRI
EESTI AUTOKLUBI HÄÄLEKANDJA

Vastutav toimetaja: dipl. ins. J. TÄKS

Väljaandja: J. ZIMMERMANN

Tellimise hind:
Aastas (12 n-rit) koosandega Kr. 5.—
Väljamaale „ 10.—
Üksik nr. kaasandeta „ —.40
Väljamaale „ —.80

Toimetuse ja talituse:
J. Zimmermanni trükikoda
Tallinn, Lühikejalg 4. Tel. 429-24

Nr. 9 (43)

September

1931

S I S U.

Liiklemiskultuurist meil ja mujal.
Kas teie auto pidurid on korras?
Miljonid ja miljardid.
Liiklemisõnnetusi Ameerikas ja Inglismaal.
Autol Itaaliasse.
Nädal aega mootorrattal mööda kodumaad.
Autoretk Rootsi läänerrannikule.
Mitmesugust.
„Chevrolet six“ 1931.
1,8-liitr. „Opel“.
Autode müük kilomeetrite alusel.
8-sil. „Auburn“.
Lühemaid teateid.
Nali.
Eesti autoklubi teated.

I N H A L T.

Von d. Bewegungskultur bei uns u. in anderen Ländern.
Sind Ihre Automobilbremsen in Ordnung?
Millionen und Milliarden.
Autounfälle durch Bewegungsstörung in Amerika und
England.
Im Automobil nach Italien.
Eine Woche auf dem Motorrad durch die Heimat.
Autofahrt nach der schwedischen Westküste.
Verschiedenes.
„Chevrolet six“ — 1931. Modell.
1,8 Ltr. „Opel“ Modell.
Verkauf von Automobilen nach Kilometerzahl.
8-Zyl. „Auburn“ Modell.
Kürzere Nachrichten. Humor.
Nachrichten des E. A. K.

Liiklemiskultuurist meil ja mujal.

Ajakiri „Auto“ nr. 7. sisaldas muuseas rea kirjutisi, milles mitmekülgset selgitati liiklemisse puutuvaid küsimusi.

Meil on liiklemiskultuur veel väga algeline. Vaja selle arendamiseks panna korraldused maksma. Kõigepealt kasvatus.

Elame autoajajärgus. Meie teedel ja tänavatel liigub päevas üle 3000 auto ja mootorratta. Igal aastal suureneb jõuvankrite arv ümmarguselt 1000 võrra. Ja igal aastal saavad meil kümmed surma ja sajad vigastusi autoõnnetuste läbi. Meil on maksvad ka määrused jõuvankrite inspeksiooni, autojuhtide eksamineerimise ja liiklemise alal, kuid liiklemiskultuuri meil ei ole.

Tõsi: meil on ilmunud raamatuke liiklemise kohta, on peetud Tallinnas avalik koosolek, kus selgitatud (jalakäijatele) tänaval liiklemist, on ka ajakirjanduses tehtud juttu neist hädaohutudest, mis varitsevad kodanikke teedel ja tänavatel.

Ei ole meil üleriiklist organisatsiooni ega asutust, kes teeks kestvalt propagandat liiklemiskultuuri heaks, ei kedagi, kes kasvataks järjekindlalt meie kodanikke liikuma teedel ja tänavatel. Puudub liiklemisõpetus ka koolides. Ainukesteks „liiklemispedagoogideks“ on meil 4—5 politseinikku, kes seisavad Tallinna tähtsai-

mail tänavnurgil ja juhivad — kui seda vaja (?) — vaid autode liikumist. Jalakäija jätvavad needki härrad jumala hooleks.

Et see nii on, siis pole imestuda rohkete õnnetuste üle. Imestuma peab selle üle, et neid õnnetusi siiski rohkem ei ole. Kuid see tuleb vist sellest, et meil jõuvankreid on veel võrdlemisi vähe, linnad väikesed, rahva arv väike ja üldine kultuuri tasapind võrdlemisi kõrge.

Enne käesolevat ajajärku tuli ka teedel ja tänavatel ette õnnetusi, kuid siiski võrdlemisi harva ja enamasti kergete tagajärgedega. Õnnetuste põhjuseks oli siis kas peruks läinud hobune või joounud hobusemees, harvemini jalakäija hooletus, liig kiire sõit, vilets sõiduk, aukline või kõver tee jne.

Autoga muutus aga lugu teiseks. Jõuvanker on kiire ja raske liikumisvahend. Selle juhtimine nõuab oskust, teadmist, intelligentsust ja puht-psühholoogilisi omadusi inimeselt. Lenduriks ei kõlba iga isik, nii ei ole selleks kohane ka igäüks, kes kuidagi tüüri taha on sattunud või sinna sattuda soovib. Võtame näiteks kiiruse. Suuremal osal inimestest on kiirus juba veres. Mida kiiremalt ta liigub, seda suuremat mõnu ta tunneb ja seda suurem on ta tung veelgi kiiremalt kihutada. Kiiruse mõjul kaotab ta enesevalitsemise, unustab oma võime, oma sõiduki kaalu, pidurdusvõime ja

vastupanu liig suurele kiirusele. Ta unustab, et tee või tänav pole üksinda tema päralt. Alkohool aitab selleks kaasa suurel määral.

Edasi järgnevad defektid. Neid võiks nimetada: juhi psühholoogilised ja füüsilised puudused (otsustamisvõime puudumine, nõrk reageerimisvõime, ebaintelligentsus, vaimline arenematus, siis puudulik nägemine ja kuulmine, kehaline nõrkus, väsimus, närvilikkus jne.), siis jõuvankri puudused (mehaanilised vead ja rikked, nõrk konstruktsioon, madal või puudulik pidurivõime jne.) ning teolud (kiitsas, kõver, aukline või libe tee, halvad ja puudulikud hoiatusmärgid teeäärtes või nende täieline puudumine jne.). Kõik need defektid koos või üksikult põhjustavad liiklemisõnnetusi maanteedel ja tänavail.

Et motoriseerunud liiklemine teedel ja tänavatel nõuab kodaniku kasvatamist arengule vastavalt, sellest on paljud välismaadest juba aru saanud. On asutatud organisatsioonid, mis teevad alalist propagandat ja kasvatustööd, õpetavad ja hoiatavad kodanikke liikuma ja hoiduma õnnetustest.

Esimesena arvatavasti tekkis sarnane organisatsioon Ameerikas, kus asutati „Safety First“ („kõigepealt ettevaatust“) komiteed. Neist eraalgatusel tekkinud komiteedest kujunes hiljem üleriikline pool-ametlik hiiglaorganisatsioon, mis töötab kõigil aladel, kus hädahoit varitseb kodanikke. Üleriikline organisatsioon tuntakse seal „National Safety Council“-nime all. Viimase kohuseks on otsida abinõusid igasuguste hädahoitade kõrvaldamiseks tööstuses, liiklemises ja teistel aladel.

Inglismaal töötab ka suur „Safety First“-organisatsioon. Selle tegevus sarnleb samanimelise organisatsiooni liikumisele ja tegevusele Ameerikas. Saksas on olemas kaks organisatsiooni, kelle sihiks õpetada kodanikke liikuma ja hädahoitudest hoiduma. Need organisatsioonid on „Deutsche Verkehrswacht“ (Saksa liiklemisvaht) ja „Deutsche Schulverkehrswacht“. Nad töötavad käsikäes — viimane eriti koolilaste õpetamisel. Taanis on asutatud — vist esimene omasarnane — organisatsioon jalakäijate jaoks. Selle nimeks on „Fotgängerkomité“. Organisatsiooni sihiks on kaitsta jalakäija huvisid ja õpetada liikuma jalgsi tollel jalgrataste ja autode õnnistatud maal. „Fotgängerkomité“ on olnud suureks abiks liiklemise korraldamisel Koppenhaagenis ja mujalgi Taanis. Rootsis on juba paar aastat tegutsenud suur üleriikline organisatsioon „Rikspropaganda för varsamhet och hänsyn“, kelle sihiks, nagu nimestki selgub, on teha propagandat hädahoituma liiklemise jaoks ja kasvatada inimesi vastavalt moodsale liikumisele. Organisatsiooni esimeheks on Stokholmi linna ülemvalitseja (kuninglik komissar) dr. Henning Elmqvist.

Soomes asutati provintsi autoomanikkude liidu ettepanekul paari aasta eest Helsingisse liiklemiskultuur-

komitee, mille liikmeteks on peale algataja organisatsiooni veel Soome Automobiiklubi, Üldine Autoliit ja Soome Automobilistide liit. Ametlikkude liikmetena on komitees teedeministeeriumi, koolivalitsuse, linnade ja maakondade omavalitsuste liitude, kinnitusseltside keskkliidu ja autode kinnitusliidu esindajad. Komitee on töötanud väga energiliselt ja selle esimeseks tähtsamaks sammuks on tänavu sügisel ilmuv liiklemise õpperaamat koolidele. On tõenäollik, et selle raamatu ilmumisega algab tänavu kõigis Soome koolides liiklemise õpetamine lastele. Õpetus viiakse läbi koos võimlemisega. Sama komitee on teinud alguse suurema üleriiklise organisatsiooni loomiseks, kelle ülesandeks on võidelda liiklemise hädahoitude vastu. Uut organisatsiooni toetama ja sellega liituma kutsutakse igasuguseid üleriiklikke organisatsioone, nende hulgas ka Soome Punane Rist, Soome Teedeühing, Ajakirjanikkude liit, trammiseltsid ja ettevõtted, skaudid, noorsooühingud jne. On võimalik, et see tuleviku suur-organisatsioon juba käesoleval aastal alustab tegevust.

Vanemad eelkirjeldatud organisatsioonid on tekkinud juba aastakümneid tagasi asjast huvitatud eraisikute algatusel. Harilikult valiti sellise organisatsiooni patrooniks (kaitsjaks) riigipea, kohalikeks auesimeesteks mõni kõrgem kohalik riigiametnik või tähtsam seltskonnategelane, liikmeteks — asjast huvitatud kaaskodanikke ja palgalisteks töajõududeks — asjatundjaid. Liikmemaksud olid ja on pea igalpool väikesed ja peatuluallikaks on ikkagi annetused. Liikmetena soovitakse näha eeskätt laste ja noorsoo õpetajaid maal ja linnades ning kõiki, kes huvitatud liiklemisest. Riik, omavalitsused, eraseltsid ja ettevõtted ning organisatsioonid peaksid sellega juba loomulikult ühinema. Propaganda on võitlusvahend, kasvatus — mõjuvaim abinõu. Suurimatel organisatsioonidel ulatub liikmete arv Ameerikas, Inglismaal ja Saksas juba sadade tuhandeteni.

Kõikjal, kus liiklemiskultuuri propageeritakse, lapsi ja täiskasvanuid liikuma kasvatatakse ning liiklemiskultuuri harrastatakse, on saavutatud häid tagajärgi. Õnnetuste arv teedel ja tänavatel on rahva ja jõuvankrite arvu suurenemisest, liiklemise suuremast tempest ja intensiivsusest hoolimata mõnel pool juba suhteliselt vähenemas.

Mis Eesti oludesse puutub, siis peaks meil ka midagi — peale politseiliste määruste — liiklemiskultuuri heaks ette võetama. Kas või Soome eeskujul. Algatuse võiks teha näiteks üks või teine meie neljast automobilistide organisatsioonist, võiks ka teedeministeerium või omavalitsuste liit, isegi õpetajate liit peaks olema asjast huvitatud. Igatahes, aeg oleks meilgi midagi ette võtta. Üldine rahvaharidus on meil kaunis kõrge, liiklemiskultuur on aga alles päevakorda võtmata. Asugem sedagi harrastama. Seda nõuab meie eneste ja ligimeste elu ja tervis. A. W—j.

Autoomanikud

hoidke kokku raha ja aega täites oma akku kiirlaadimisvedelikuga „Lightning-Electrolyt“, milline teeb akku iga kahekordseks,

Lightning Electrolyt

laadib 5—20 minuti jooksul, vanad akud jälle tarvituskõlvulisteks.

Nõudke lähemad kirjeldused.

Ainu-esindaja: O-Ü „Systema“
Tallinn, Lai tän. 9. Tel. 430-09

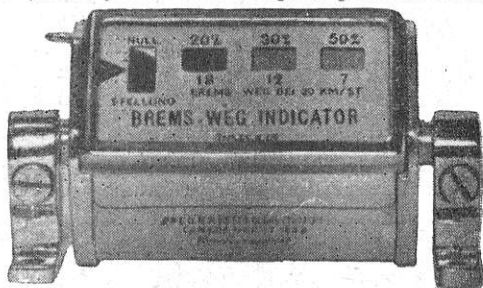
Kas teie auto pidurid on korras?

Hans-Arnold König, Berliin.

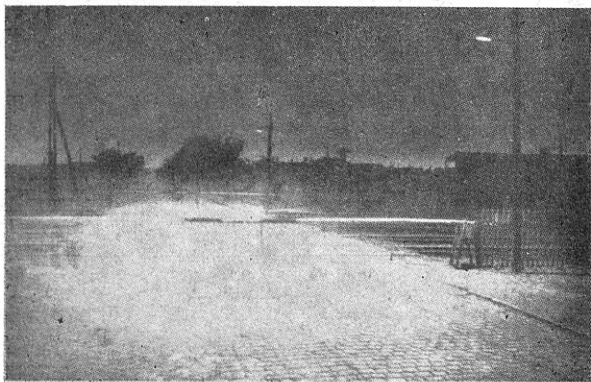
„Liiklemiskindlus“ on nõue, mis tänapäeval evib eriti suure tähtsuse jõuvankrite liiklemises. Tüüriseadeldise kõrval nõuab pidurisüsteem kestvat, asjatundlikku järeleaatust autoomaniku poolt. On vaevalt usutav, kui palju jõuvankreid on varustatud viletsate piduritega, kusjuures ei tule süüdistada süsteemi, vaid kõigepealt autojuhti. Suurem osa jõuvankrijuhtidest ei tea isegi kuidas head pidurid peavad mõjuma. Ka kohtu poolt avaldatakse tihti vaateid pidurdamistee lühisuse üle, mis praktiliselt on võimatu.

Kummaline, et teades selle teguri tähtsust, juhile veel pole antud võimalust alaliselt, minut-minutilt valvata oma pidureid kontrollinstrumendi abil. Akkumulaatori seisukorrast, määrimisest, bensiinipaagi sisust saab juht kergesti tõenduse vaadates vaid instrumentlauale. Pidurite kohta aga, millest nii tihti oleneb sõidukindlus ja juhi ning sõitjate elu, ei tea ta midagi, toetudes ainult oma tundele, mis enamasti petab!

Nüüd on olemas väike instrument, mis armatuurlauale või roolile kinnitatuna alaliselt valvab pidurite järgi, hoiatades juhti õigel ajal. „Tapley“-pidurdusteenäitaja (vaata joon.) teatab täpselt pidurite seisukorra.



Aparaat, mis on järgmiste mõõtudega: 70 × 35 mm, kinnitatakse nelja kruviga armatuurlauale või eriliste klambrite abil roolile. Mingisugust ühendust sõiduki liikuvate csadega, völlidega jne. pole olemas. Pidurdusteenäitaja põhjeb liikuva keha inertsil mõjul. Tal on kolm akent, mille kohal on tähendatud maksimaalse viivituse %-arvud, kuna selle all asuvad vastavad pidurdustee väärtused meetrites. Kasutades pidureid, ilmuvad akendele värvilised ruudud ja nimelt pahemale punane, keskele kollane ja paremale roheline. Pahemal



Öösel valgustatud raudtee-ülesõidukoht. Sarnane valgustusviis on võetud välismaal mitmel pool tarvitusele.

aknal on tähendatud 20% ja 18 m pidurdusteed, keskel 30% ja 12 m pidurdusteed, paremal 50% ja 7 m pidurdusteed.

Need pidurdusteed vastavad 30 km tunnikiirusele. Selle aparadi juures on täiesti ükskõik, millise kiirusega sõidetakse ja pidureid proovitakse: ta näitab piduri mõju alati % ja pidurdusteed meetrites, vähendatud 30 km tunnikiirusele.

Ilmub nüüd pidurdamisel punane ruut aknakesele, siis ütleb see (20% viivitust = 18 m pidurdusteele): „Hädaoht! Pidurid ei ole korras!“ Kui veel järgmisel aknal on näha kollane ruut, siis on teada (30% viivitust = 12 m pidurdusteele): „Tähelepanu! Pidureid peab reguleerima!“

Kõik kolm värvilist ruutu tõendavad oma ilmutusega, et pidurid on korras, nii siis 50% maksimaalviivitust vastab 7 m pidurdusteele, — ikka 30 km/t. kiirusel.

Aparaat on nii seatud, et kirjud ruudud senikaua jäävad nähtavale, kuni sõitja nad vabastab väikese kõrvaloleva kangi abil. Ta võib ka sõiduki peatada ja siis antud väärtusi lugeda. Aparati võib ka nii reguleerida, et ta näitab kõrgemaid viivitusväärtusi, sest ülaltoodud väärtused vastavad väiksemaile nõudeile, mis asetatakse pidurimõjule. Siis näitab aparaat vastavalt värviliste ruutude abil: 30% = 12 m, 40% = 9 m ja 60% = 6 m pidurdusteed 30 km/t. kiirusel.

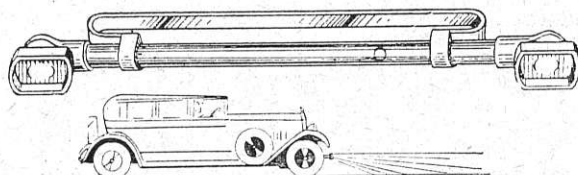
Teoreetilise pidurdamisviivituse kõrgem väärtus tähendatakse vormeliga 100% = 9,81 m/sek².

Heal, kuival teel peavad kõik jõuvankrid neljaratta-piduritega näitama järgmisi viivitusväärtusi: väga hea neljaratta-pidur: üle 10% = umb. 5 m pidurdusteed; hea neljar.-pidur: 50—60% = umb. 7 m piduriteed; keskmine neljar.-pidur: 40—50% = umb. 9 m pidurdusteed; halb neljar. pidur alla 40% = umb. 10 m pidurdusteed.

Jäätanud või libedal teel langevad kõrgeimad viivitusväärtused alla 25% = umbes 14,5 m pidurdusteed (ikka vastavalt 30 km tunnikiirusele).

Neid väärtusi peaks iga ettevaatlik jõuvankrijuht alati pidama silmas. Sealjuures peab ta teadma, et sõitja otsuse ja pidurdamise vahel on veel teatud reaktsiooniaeg, mis kestab vähemalt 0,75 sek. ja tähendab sõidukile, mis sõidab 30 km tunnikiirusega, selle aja jooksul edasisõidetud teed 6,3 m pikkuses.

Sellest selgub, kui tähtis on, et pidurid saavutaksid võimalikult kõrge, praktiliselt läbiviidava väärtuse. Väike pidurdusteenäitaja moodustab endast tähtsa abinõu alalise kontrolli ning järelevalve pidamiseks.



Auto kaitserauad, varustatud elektrivalgustusega. On hakatud ka autode kaitseraudu valmistama, mille kummalgi osal elektrivalgustus ja mis öistel sõitudel osutunud väga praktiliseks ja tarvilikuks.

Vähe tarvitatud
täiesti korras

„Halda“ taksomeeter

m ü ü a.
Vilmsi t. 1—7

Miljonid ja miljardid.

Auto mootoril ja selle osadel on täita kohutavalt suur tööhulk, isegi normaaloludes. Et sellest saada ettekujutus, on vaja teha arvestusi keskmise autoga.

Võtame näiteks sõiduauto, millel 8 silindrit mõõtudega 76×108 mm, mahutus 3,95 liitrit, rataste vahe 3,00 m, kaal 1471 kg, kummid 5.50/18, 70 pidurh.-jõudu 3400 tiiru juures, pumbaga veejahutus, küttesüsteem jne. Lihtsalt üks keskklassi odavamatest autodest.

Sellise autoga on möödunud 10 kuu kestel katsetamise sihiga sõidetud Ameerikas 11 korda Atlandi ranniku ja Vaikse ookeani vahet — kokku 137.000 kilomeetrit. Keskmise kiirus on neil sõitudel olnud 67,6 km tunnis. Katsetamine kestab seni, kuni tulius sõiduriist enam oma jõul ei liigu. Maraton-sõidu kestel tehakse ainult kõige hädavajalikumad parandused. Tahetakse jõuda selgusele, kui suur on auto vastupidavus.

Olgu siin toodud arvude rägastik, mille on andnud seni sõidetud 237.000 km.

Silindrite kolvid on liikunud üles-alla 4.474.400.000 korda, tehes 483.091 km, s. o. rännates silindrites maa, mis 12 korda suurem maakera ümbermõõdust ekvaatori kohal.

Iga ratas on teinud 60.775 ringi ja kõik neli ratat kokku 243.100.000 ringi.

Jõudu liikumiseks on mootor arendanud ja auto tarvitanud 80.000.000.000 naela. See energiahulk on küllalt suur, et tõsta New Yorgis asuv Chrysleri pilvelõhkuja, mis 78-kordne ja kaalub 111.186 tonni, 358 jala kõrgusele, muidugi siis, kui see energia korranga tööle pannakse.

Elektrit on dünamo valmistanud ja auto tarvitanud 170 kilovatti.

Jahutuseks on veepump pumbanud jahutussüsteemis ringi mitte vähem kui 14.677.530 liitrit vett — hulk

millest jatkaks 10.000 elanikuga linnale umbes nädalaks ajaks.

Õhku on 237.000 km sõidul vee jahutamiseks tulnud läbi jahutaja 702.708.000 kantjalga.

Sõiduaja (2000 operatsioonitundi) kestel on mootori silindrites olnud plahvatusi 1.152.000 korda.

Kui palju bensiini ja õli auto on sõidul „sõõnud“, sellest pole katsetajad avalikkusele teatanud.

Kiirusrekorde automootoris.

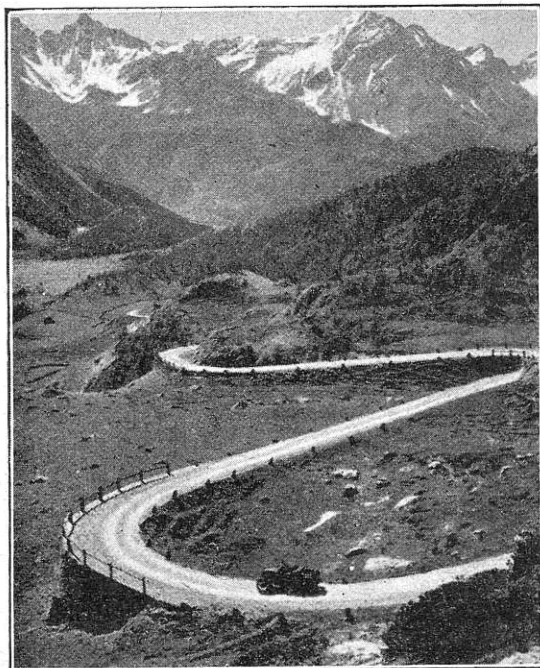
On raske kujutella neid pööraseid kiirusi, millega töötavad mõned automootori osad. Võtame näiteks 6-silindrilise mootori magneeto. Kui hooratas sellises mootoris teeb 4000 tiiru minutis, siis peab magneeto samal ajal andma 12.000 sädet — 200 sädet sekundis!

Ja mootoris, mille kolvikäik on 112 mm ja tiirude arv 5000 minutis, liigub kolb iga hooratta tiiru juures — 224 mm pikkuse teekonna, s. o. 1100 meetrit minutis, mis võrdne umbes 66 km tunnikiirusele. Ja seegi on keskmine kiirus, sest kolb ei liigu ju alati ühes suunas, vaid edasi-tagasi, igakord suuna vahetades peatudes — seda 1000 korda minutis. Tegelik suurim kiirus on siis umbes 107 km tunnis. Võttes arvesse, et kolb peatub 1000 korda minutis ja seisakust alates igakord saavutab 112 mm teekonnal 107 km tunnikiiruse, siis sellise kiiruse võtmine käib peaaegu üle mõistuse, see on võrreldav vast ehk ainult püssikuuliga, kuigi viimase kiirus pärast laskmist ainult väheneb — mootori kolvil aga suureneb, arvudes 1/20.000 minutis 1/333 sekundis.

Võtame näiteks hooratta. Oletame, et selle läbimõõt on 60 sm ja ääremõõt ringi 180 sm. Kui mootor teeb minutis 4000 tiiru, siis liigub ükskõik milline punkt hooratta äärel 7320 meetrit minutis, mis võrdne 440 km tunnikiirusele.

On veel üks huvitav nähe, mis katsetel selgunud: auto rattad keerlevad alati täpselt kaks korda kiiremalt kui on auto kiirus.

Autos on imelikke nähteid!



Osa autoteest St.-Moritsi juures.



Iseõitev vanker haigete jaoks. Carl Oplatek'i leidus. Leidur on näha pildil demonstreerimas oma leidust. Vankri mootor ja bensiinipaak asuvad ederatal. Mootor on kahetaktiline 72 ccm.

Liiklemisõnnetusi Ameerikas ja Inglismaal.

Briti siseministerium avaldas hiljuti liikumisõnnetuste statistika, millest nähtub, et autode ja mootor-rataste arvu suurenemisega suureneb ka liikumisõnnetuste arv linnades ja maal.

Seda kinnitavad arvud. Aastal 1921. sai 62.621 inimest vigastusi ja neist 2.678 surma liikumisõnnetustel. Kümme aastat hiljem olid vastavad arvud 185.200 ja 7.305. 1929. a. võrreldes suurenes surma-juhtumite arv kohutavalt ja üldõnnetuste arv vastavalt. *Kümme aasta kestel on Inglismaal saanud liikumisõnnetustel (autod, mootor- ja jalgrattad ning trammid) surma ümmarguselt 40.000 inimest. Õnnetuste ohvritest oli rohkem kui pool jalakäijaid. Eraautodel ja mootorratastel sõitjaid sai surma ja vigastada kaks korda nii palju kui kõiki teisi kokku, jalakäijad välja arvatud.*

Ameerika arvud on veel kohutavamad. 1930. a. sai Ühendriikides autodel ja mootorratastel surma 32.500 inimest — 31.215 vastu eelmisel aastal. Õnnetuste arv suurenes aasta kestel 12%, vigastatute arv 13% ja surmasaanute arv 4%. Selline tõus on tähelepanepandav, kui võtame arvesse intensiivsema liikumispropaganda ja asjaolu, et läinud aastal sõideti Ühendriikides raske aja tõttu 15 miljardit miili vähem kui 1929 aastal.

Ameerika Travelers Insurance Company (Reisijate Kinnitusselts) on koostanud andmed autoõnnetuste kohta Ühendriikides ja leidnud, et 18 kuu kestel, alates 1. jaan. 1930., on seal autoõnnetustel saanud surma mitte vähem kui 50.900 inimest! Arv on kohutav, kui võrdleme seda maailmasõja ohvrite arvudega. Üh-gid võtsid umbes miljoni mehega 18 kuu kestel osa maail-

masõjast ja — kuigi kaotasid lahingutes raskelt — siiski mitte rohkem kui 50.510 meest. Ja veel teine näide: Ameerika kodusõda (1861—1865. aastal) peeti enne maailmasõda üheks verisemaks sõdadest ja siiski sai valitsuse vägedest 4 aasta kestel ainult 110.070 haavata või surma.

Võrdlus Londoni ja New Yorgi vahel näitab, et kuigi mõlemas linnas pea sama arv elanikke, siiski sai Londonis 1930. a. kestel liikumisõnnetustel (ka jalgratturid ja hobusemehed kaasa arvatud) surma 1398 isikut, kuna New Yorgis ainult autoõnnetuste juures tõusis see arv 1276, mis küll 142 võrra vähem kui 1929. aastal.

Õnnetuste põhjuste uurimisel on Ameerikas selgunud: 1) autojuhid olid õnnetustes süüdi kolm korda rohkem kui jalakäijad; 2) 1930. a. kestel surmaga lõppenud autoõnnetustest 28.000 juhul polnud autol vähe- matki mehaanilist viga; 3) $\frac{9}{10}$ juhtudel surmaga lõppenud autoõnnetustest oli juhil vähem kui aasta vilumus; 4) suurim osa õnnetusi juhtus päevaajal ja 40 sajast öösel; 5) suurim õnnetuste arv langeb pühapäevadele; 6) suurimal osal juhtidest, kes õnnetustes süüdi, oli üks järgmistest kolmest patust põhjuseks — sõitis valepoolele teed, sõitis liig kiirelt, ei andnud teistele teed; 7) autoõnnetustes surmasaanutest oli 122% rohkem jalakäijaid kui autodes sõitjaid; 8) New Yorgis autodega surnuks sõidetuist oli umbes 40% lapsi, neist 60% poisse; 9) autode läbi on NewYorgis saanud surma inimesi rohkem kui seitse raskekujulist haigust kokku on neid hauda viinud ja 10) kuigi surevus New Yorgis on 1910. a. alates langenud 16,04 pealt 10,76 peale, siiski on autoõnnetuste läbi surmasaanute arv suurenenud samal ajal rohkem kui kahekordselt.

Autol Itaaliasse.

Alljärgnev kirjeldus on võetud A. C. S. tsentraal-presidendi Dr. Mende isiklistest reisimuljetest sõidul üle Gotthardi Milaanosse, Bologna, Florenzi, Rooma ja Neapeli. Tagasisõidul läheb reis Roomast Assisi, Florenzi, üle Abetone Modenasse ja lõppeks jälle Milaano kaudu koju.

Itaalia reis on imeväärse mõjuga. Päikesepaiste ja alaliselt sinine taevassunnib unustama tänavatolmu ja maanteede aegajalisi konarlusid. Silmad ei jõua küllalt nautida neid imesid, mis avanevad sõidul. Teed on Itaalias mitmesuguse kvaliteediga. Kuni Piacenza lähedale viib 60 km pikkuselt väga hea betoontee. Edasi kuni Modenani võib laial maanteel sõita päris mõistliku kiirusega. Bolognasse läheb sõit üle suurepärase mägiteede läbi Apenninide, üle Futapassi Florenzi. Tervest reisist jääb mälestus toredate piltide reast.

Kõigepealt osa Toskana-mäge, mis asub keset üksikut maakohta, võimaldab väljavaadet metsikule, romantilisele ümbrusele. $1\frac{1}{2}$ -tunnilise sõidu järele peatume Silna linnakeses. Siin on näha rikkalikke kunstiesemeid ja, kui juhus tahab, traditsioonilist hobuste- võiduajamist. Mõlemad teevad selle kohakese kuulsaks. Hobuste võidusõit peetakse igal aastal turuplatsil. Siin areneb alati kibe võistlus julgemate ratsanikkude vahel. Voolab ju linna 17 klassi esindajate soontes kuum lõunamaa veri. Sõbralikult tervitab linna doomkirik, punasest, mustast ja valgest marmorist, gooti stiilis.

Hiljem tuleb mõöduda suurtest järvedest: Bolsena ja Vico järv. Kauguses paistavad mäed.

Rooma üle on kirjutatud määratu arv raamatuid. Peetri kiriku katuselt vaadates näed tervet seda suurlinna, kuhu aastasajad on jätnud oma iseloomu omandusi. Kohe all on tore Peetriplats, lääne sihis linnast asub meri muinasjutulises värvis, idas on Albani mäed ja Abruzzia. Päike, meri, mäed, ja siin inimliku kultuuri keskus, kõik see avaneb vaatleja silmale. Näib, nagu võistleks siin loodus ja inimesed ilusamate vormide ja paremate kombinatsioonide pärast. Linn peidab lõpmatuid varandusi. Kas viibida moodsas või antiikses Roomas, kõikjal tunned aukartust ja imetlust. Forum Romanum on templite ja triumfivärvavate muuseum. Imetleme 12 jumala Porticus't, Saturn-templit, Septimus Severuse võiduvärvavat, Faustina-templit jne. Ja kui veel tulla Palatini, vanemasse linnaossa, ei leidu lõppu ausammastele, varemetele, mis aga selgesti veel tõendavad oma endist hiilgust ja sära. Albanimägedes asub Frascati. Teel sinna näeme katakombe, kirik Domine Quo vadis, Caecilia Metella kirikut, ja Frascati ise peidab endas rikkaste roomlaste kuulsaid villasid ja aedu.

25 km Roomast asub Ostia, roomlaste kuurort, Mussolini kingitus. Antiikne Ostia asub Tiberi ääres.

Roomas on leidnud liiklemisprobleemid moodsa lahenduse. Rahvusvaheline signaliseerimissüsteem, häs-

timärgitud ühes suunas tänavad, arvurikkad autode seisukohad ja väledad liiklemispolitseinikud. Automobilistide seas valitseb hea kord. Ka jalakäijad hoiavad kinni määrustest, sest vastasel korral ootavad neid õige soolased karistused. Liig palju aga kasutatakse autosignaali. Vahest on päris põrgulärm lahti. Roomlased on kiire ja ta avaldab seda signaali andmise läbi.

Sõit Neapeli pakub palju nauditavat. Üle Valmontone, Ceprano, Cassino, Caserta jõuame sellesse Lõuna-Itaalia linna. Teed siin ümbruses on halvad. Peab kas väga aeglaselt sõitma või ümber suurte aukude turnima või jälgima neapolitaanlaste erilist sõiduvuisi — mööda trammiroopaid. Linnaagulites on täielik liiklemissegadus. Alaline võiduajamine eesliikurude, hobuste, käsikarude ja vaeste autode vahel, kellele pahemalt ja paremalt tee suletakse. Odavate tak-

sode kasutamine kõrvaldab hädaohu oma auto porilaudadelt.

Üle Angri, Passo Cuenz, Maiori, Amalfi jõuame Sorrenti. Kuid sillutus on osalt õudne, olgugi et ümbrus on haruldaset ilus. (Praegu viib küll juba Neapelist Pompejisse autostrada.) Passo Cuenz ehk Tramonti (700 m) on tuntud Neapeli Šveitsi nime all.

Liig lühike oli sõidukestus, et võiks kõike mäletada. Kuid veel enne külastame Capri saart ja siis sõidame Rooma. Järgmisel päeval jõuame Florenzi, imetledes teel Assisi linnakest. — Perugiast, möödudes rikkalikku oliivipuudest ja viinamarja-mägedest, jõuame Florenzi. — Florenz—Milaano teel väärib nägemist Abettonepass, mis viib üle Etruski Apenninide Modenasse. Veel väike hüpe Milaanosse ja juba järgmisel päeval oleme kodumaal.

Nädal aega mootorrattal mööda kodumaad.

Aleks. Sivard.

*Su päikese põhjamaa kullast,
Su õhust, su veest ja su mullast
Ma sündisin, kodumaa!
Su metsad, su taevas ja meri
On soonte sees kõnelev veri,
Mis tänab sind lõpmata!*

M. U.

Kodumaa, kallid oled sa! Kuid veel kallimaks muutud sa siis, kui oleme õppinud tundma su jõgesid, järvi, mägesid, orge, mererandu ja looklevaid teid. Ilusad on need kõik eemalt vaadatuna, kuid ilusamad veel on nad oma silmaga ligidalt nähtuna. Parimaks abinõuks selleks osutub lihtne solo-mootorratas, sest see on odav, sellega pääseb kõikjale, see paneb sõitja otsekui kaasa elama igale teekonarlusele, igale roopale, igale porilobile.

Ettevalmistused nädalaseks retkeks ei olnud kuigi suured. Väljusime Tallinnast Pärnu maanteed mööda. Ees oli lai tee ja terve kuu puhkust! Taga istus isa ja vaatas rõõmsate silmadega. All müdises virgalt Indian „Scouti“ mootor nagu rõõmustudes kaasa vabadele päevadele, päikesele. Kahetunnilise sõidu järele olimegi Haapsalus. Mõned tunnid lahkete haapsalulaste pool möödusid ruttu. Pärast karastavat suplemist võrdlemisi soojas vees, alustasime teekonda Pärnu sihis. See tee oli juba veidi halvem Tallinna—Haapsalu vahelisest teest ja seepärast jõudsime Pärnu alles õhtuks pärast 4-tunnilist sõitu. 109 km kohta veidi aeglane sõit, kuid Pärnu lähedal oli kõvasti vihma sadanud, mis põhjustaski pikaldase edasijõudmise. Pärnu lehmad, majesteetlikult sammudes mööda tänavaid, tegid veelgi aeglasemaks meie sõidu, nii et oomajale jõudsime juba videvikus. Ei vea mul Pärnuga: alati, kui ma siia sõidan, on siin kas liiga külm, vihmane või tuuline. Ka seekord, juba enne Pärnut tervitas meid vihm. Järgmise päeva hommikul sadas jällegi vihma. Ilm oli sügisene ja külm ja seetõttu vähe rahvast rannal; isegi kuulus Pärnu „Rutschbahn“ oli tühi.

Teekond Pärnust Viljandi nõudis neli tundi, kuid selles olid süüdi küll ilusad kohad Õisu mõisa juures. Pärnu—Viljandi tee Õisu kaudu on praegu võrdlemisi heas seisukorras.

Viljandi on ilus linn ja ülimumodne, sest kuskil Eestis ma pole näinud õhtul kella 9 ajal daame jalutama linnatänavail pyamodes. Viljandis nägin neid tervelt kolm, ühel koguni „üldmüts“ peas.

Õöbisime siin Põllumeeste Kodus. See on siin soodsam kõht ööbimiseks, sest see on võrdlemisi odav ja moto jaoks on kuurialune olemas, mille kasutamise eest ei võeta sentigi. Siin jällegi kiusas meid vihm: sadas öö läbi ja veel järgmiselgi päeval. Kuigi oli veidi ebamugav välja sõita solo-masinal Viljandi savistele teedele pärast 18-tunnilist vihmasedu, otsustasime siiski startida sõiduks Otepäele. Linnast väljudes saime veel paar kõva vihmasegari, kuid ettevaatlikult ja aeglaselt liikusime siiski edasi. Imelikul kombel, vaatamata libedale teele, meie „Scout“ kordagi ei libisenud. Läbisime Mustla, Tervastu, Pikasilla, Puka, ja alles õhtul kella 10-eks jõudsime Otepäele.

Ilus on Pikasilla—Otepää vaheline tee: sõiduk veeb mäest ülesse ja alla; mäenõlvakutel kasvav vili teeb need lapiliseks ja ilusaks kirjuks vaibaks. Tumesinised järved ja mustendavad metsad siin ja seal kinkudel ja kinkude vahel jätavad kustumatu mulje. Seda teed võib mitu korda sõita ja ikka on ta nauditav. Pärast Põhja—Eesti lamedaid ja ühetoonilisi teid on see nagu mõni muinasjutu maastik. Vihmaga ei ole aga Otepääl ja Pühajärvel midagi peale hakata. Pühajärv näis vihma tõttu igava veekoguna, nii et paremaks arvasime sõita edasi. Sõitsime Valga poole Puka kaudu. Tee on siin liivane ja ei karda vihma. Pukast Valga poole on maastik jälle üksluine ja igav. Ainult Väike-Emajõgi Tõlliste ja Sooru valla piiril kaunistab maastikku ja meelitab peatama.

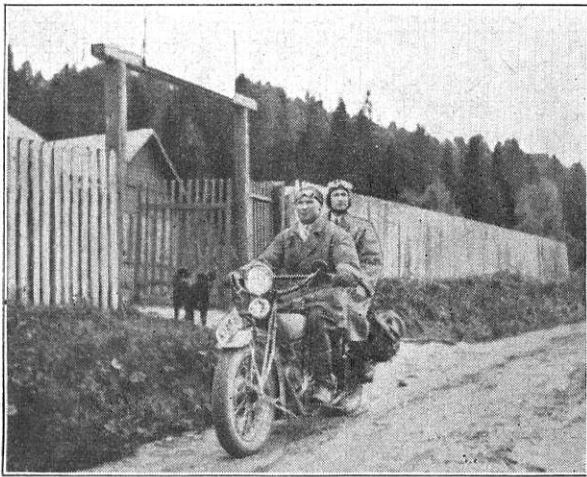
Valga — igav linnake. Sõidame otsekohe edasi Võru poole. Huvitav on Valga—Võru maantee, mis alul nii piiri läheduses, et piiripostid seisavad kilomeetripostidena Läti pool teeääres. Tee iseendast kuni Mõnisteneni (umbes 40 km) on vilets, viletsamaid teid, mida meie oma ringreisil nägime. Seda teed vist alles hakatakse seadma korda, sest sinna on veetud kohati poolemeetri paksusel liiva. Valgast Mõnisteneni kulus sõiduks 3 tundi, kuigi seda teed on kõigest 40 km. Mõnistenest algab juba parem tee, mis Võru poole sõites muutub paremaks. Mõniste juures tuli ööbida heinaküünis, mis harjumatu ei olegi nii mugav, nagu kiidetakse. Tänu väsimusele uinusime peagi, kuid hommikul olime juba kella 5 paiku jalul.

Nüüd muutus ilm järsult: taevast selgines ja päike hakkas liiga tegema.

Võru on ilus linn, kuid igav ja üksluine, nii et kahetunnilisest peatusest jätkus tutvumiseks küll ja

küll. Kuulsale Munamäele viib mitu teed. Sõitsime Rõuge kaudu, et näha võrulaste suvituskohti ja kuulsaat „Ööbikute orgu“. Viimane on tõesti kena koht, kuid kõige vaatamisväärsem on seal omapärane Johansonsoni metallitööstus, kus on kasutatud orus vuliseva allika veejõudu. Idüllilisemat ja omapärasemat töökoda on vist küll raske leida. Seda on raske kirjeldada, seda peab ise nägema. Kahjuks ei ole seda kerge leida, sest kui ei tea otsekohe kus see org asub, siis võib sada korda Rõuges käia ja siiski Ööbikute org jääb nägemata. Meiegi sattusime sinna juhuslikult.

Kaardil Munamägi on märgitud üsna Rõuge lähedal, kuid tegelikult tuleb sõita 12 km enne kui jõuame Munamäe alla. See teise klassi tee on palju parem kui paljud meie esimese klassi teed ja ilult peaaegu sarnleb Otepää teedele. Munamägi paistab juba eemalt teiste mägede hulgast oma ainulaadse torniga, kust ilusa ilmaga paistavad Otepää Munamägi ja Petseri kloostritornid. See on kõrgeim tipp Eestis ja sealt avaneb huvitav ja avar vaade. Seda peab igaüks ise nägema.



Artikli autor Munamäe jalal.

Munamäelt — Rogosini on jällegi ilusaimaid ja kenimaid teid Eestis, nii et ei pane tähelegi, kui ootamatult oled Pihkva—Riia kiviteel.

Meie killustikteed on juba teisel aastal nii auklised ja rooplised, et piin on neil sõita, kuid Pihkva—Riia tee püsib aastaid ja on ikkagi parimaid teid Eestis.

Sirge on see tee: kohati on see noolsirge, nii et kaob vaatepiirilt; seejuures on tee lame: olles peaaegu kogu ulatuses põldudega ühekõrgune, või isegi veel madalam. Silmadele, mis on harjunud meie kõrgete ja kumerate, kohati isegi ülükumerate teedega, näib niisugune lame ja madal tee imelikuna, mingi paradoksina. Rogosist sõites sellele teele ei saanud esmalt arugi, et oled sellel kuulsal Pihkva—Riia siledal kiviteel. Haritud põlde näeb siin vähe, liikumine on vaikne, nii et kohati võib isegi täie gaasiga sõita.

Irboskani läheb see tee ühesuguselt siledalt, ainult veidi enne Irboskat on ta rohtunud. Piiril on ta vist juba päriselt rohuga läbi kasvanud. Irboskas on huvitavad ainult vanaaegsed vene kindluse varemed, mis tuletavad meele Narva Jaanlinna kindluse varemeid, ainult väiksemas moodsus. Irboskast Petseri läheb lai ilus tee — sirge ja kuiva ilmaga heas korras, kuid vihmaga vist libe, sest paistab olevat savine.

Petseris kõik teed viivad kloostritornidele. Imeliku tundega astud kloostrisse, nagu mõnda teise

maailma, kus elu on püsinud rahu ja kindlais traditsioones juba aastasadasid, kus elu on kivistunud, leidnud juba oma kindlad vormid ja rahustunud neis. Mõnus on rahutul, otsijal inimesel puhata mõni tund nende vaiksete müüride vahel elu ja surma piiril, kus surmgi näib nii arusaadavana, endastmõistetavana, et juba kaua enne surma elatakse pooleldi surmetses seas ja valmistatakse endale ise hauda. Ainult need nälgijased, räbalais, degenerereerunud vähesed mungad ei sobi enam hästi nende seintega, selle pühapaigaga.

Petseris on raske leida öömaja, vähemalt korralikku öömaja, sest seal praegu pole ühtki võorastemaja. Saime öömajaks ühe restoranipidaja magamistoat, kuigi veidi soolase hinna eest.

Peale vana Petseri on olemas veel moodne Petseri suurte panga-, kaitseliidu- ja muude majadega. Järgmise päeva hommikul olime juba varakult teel Tartu poole Rāpina kaudu. Ei olnud kerge Valga—Mõniste tee, kuid Petseri—Rāpina tee on sama liivane, ehk veelgi liivsem, kuid siiski „Scout“ vedas meid vahvalt kogu meie pagasiga läbi, kuigi vahest tuli esimese käiguga vuristada ja masin käis ühest teeäärast teise. Kolme tunniga olime Rāpinas ja viiega Tartus. Rāpinast Tartuni on hea tee. Rāpinast jookseb läbi kaunis lai ja veerikas Vao jõgi, mis on tõkestatud Rāpina juures suure tammiga, mis kogub vett Rāpina paberivabriku turbiinidele. Vabrik ise on suur, punane ehitus, heal kohal ja igivana, asutatud juba Katarina II ajal, kuid nüüd seisab. Nukker on viibida nii suure tööstuse varemetel! Kuid kus neid praegu ei ole?!

Tartut tunneme juba liiga hästi, et siin pikemalt peatuda. Suplemine uues ujulas, jalutuskäik Toomele, sõit paadiga Emajõel, Raadi mõis ja jälle mööda head teed Narva poole.

Tartust Mustveesse Alatskivi kaudu on sõit palju huvitavam kui Torma kaudu, kuigi veidi raskem liivase tee tõttu Omedalt Mustveeni, kuid see tundide kaupa sõit mööda Peipsi randa läbi pikkade-pikkade vene külade tasub mitmekordselt selle väikese raskuse.

Vanemate kodu — Narva — on juba lähedal, ei püsi enam kaua peatuda. Lennul mööduvad juba tähesõidust tuttavad Mustvee, Lohusuu, Iisaku ja Jõhvi. Umbes 12 km enne Jõhvi saime siiski koduigatsusest jagu ja pöördusime kõrvale, et külastada Kuremäe nunnakloostrit.

Ilusal, kõrgel, liivasel künkal asub see klooster, vastandina Petseri koobaskloostri. Seetõttu jätab see klooster ka rõõmsama ja korralikumana mulje. Võib-olla tuleb see pidada nunnade eneste ja kloostritornide nooruse teeneks. Jõhvist on siia umbes 25 km kaunis korralikku teed, nii et matkaja, kel võimalus on, võiks siia sõita. See omapärane maailm tasub vaatamise.

Jõhvis riigivanema vastuvõtu tseremonii ja Zeppelinilend veidi pingutasid meie koduigatsust, kuid siiski koju poole. Kell 7 olime kodus. Hea oli pärast seitsmepäevalist rändamist mööda poriseid ja tolmuseid teid heita seljast porised ja tolmunud riided, pesta keha puhtaks ja lasta ema hellal käel hoolitseda enese eest.

Täpselt 1000 km oli seljataga eelmise pühapäeva kella 11 alates kuni järgmise laupäeva kella 7. Bensiini oli kulunud 42 liitrit; öömajade, mälestusesemete ja söögi peale oli kulutatud 4690 senti, mis ühes bensiini ja õli kuluga teeb välja 6350 senti, ehk 453 senti inimese kohta päevas. „Scout“ pidas end tervel reisil suurepäraselt üleval. Ainult üks roostetanud nael Pihkva—Riia kiviteel sundis avama tööriistade kasti.

Autoretk Rootsi läänerannikule.

Sassnitzist laevaga Trälleborgi ja juba sõidame hääl Lõuna-Rootsi maanteil. Alul sünnib see pisut ebakindlalt, kuna peame harjuma pahemat kätt sõiduga.

Jõuame Malmösse, läbistame selle elava ärilinna, ning jälle ümbritseb meid vaba loodus. Mööda rannikut, läbi arvurikaste väikeste kalurikülade, möödume vanadest huvitavatest lossidest, viljarikastest põldudest ja heinamaadest. Hälsingborg, „Sundi pärl“, asub meie ees. Suurepärane vaade linnale sinise Sundi kaldal. Vastas asub daani linn Hälsingör. Eeskujulik tee viib kroonprintsivi suvilossist Sofierost mööda Höganäsi, mis on tuntud oma savitööstuse poolest. Seal asuvad ka Rootsi ainukesed kivisöökaevandused.

Kuurort Mölle sarnleb oma valgete suvilatega sinise vee ääres Itaalia linnale. Rand on järsk. Siin kohtub rahutu Kattégatt Sundiga. Vahutades tormavad lained vastu kaljusid, kus pesitsemas palju linde.

Väike, rohelistesse ning lillisse uppuv suvituskohat *Arild*, Rootsi kunstnikkude *Dorado*, näib armsa unelmana. *Skälderviken* oma eeskujuliku liivarannaga uinub sooja keskpäeva päikese kiirte all. *Aengelholm* on tüüpiline Rootsi väikelinn. Sõiduteed elustavad automobilisti „rõõmuks“ lapsed ja kanad. Niipea kui an-

nad signaali, jooksevad nad otsekohe autorataste ette. Kõikide pidurite abil on võimalik viimsel silmapilgul hoiduda õnnetusest... Tõuseme mäkke, kummalgi pool toredad metsad, kuid mida kõrgemale jõuame, seda lagedamaks muutub maastik. Nüüd oleme üleval, kuid kaua ei taha peatuda siin üksilduses. Alla jõudes tuleme *Bastad* linna, „põhjamaa Sorrenti“. *Bastad* on luksuslikumaid Rootsi kuurorte. Siin otsustasime peatuda, kuna koht meelitas.

Hotelli laud painduvad söökide rohkuse all, millest iga külaline võib võtta nii palju kui soovib. Kuumalame aias ööbikute laulu ja tantsime.

Hommikul sõidame edasi. Läbistame *Laholmi*, imeilusa väikelinna, siis järgneb *Halmstad*, elav kaubalinn. Üle *Falkenbergi* jõuame *Varbergi*, mille vanad tugevad kindlused kaugelt silma paistavad. Kohe pärast *Varbergi* algab omapärane skääride maastik, mis on omane Rootsi läänerannikule. Maastik muutub kurvemaks, teravalt tõusevad hallid kaljud taeva poole. Siis muutub maastikuilme jälle pehmemaks, röömsamaks. Läheneb *Göteborgile*. Viimane on huvitav kaubalinn, mille lähedal asub *Trollhättan* oma jõutehasega. Autoteed on jumalikud. Maastik on võluv, avaldab mõju isegi tuimimale...

Ameerikalik.

Chicago on suur linn; ta on kaine ja romantiline; ta veab välja lihakonserve ja röövlitut; ta omab pilvelõhkujaid ja imeilusaid parke.

Läheneb õhtu. Rasked pilved kogunevad päikese ette. Michigani järve poolt puhub jahe tuul. Mr. Gardon lahkus oma konservivabrikust. Nüüd vilistab ta omaette kõige uuema lööklauu viisi, kuna ta oma elegantset autot aeglaselt juhib läbi pargi. Ta ümber on vaikus. Gardonil on aega, tal on palju aega, ta võiks õieti sooritada reisi Euroopasse. Tal on raha küllalt, ta direktor on ausaim inimene maailmas ja — —

Äkki nagu oleks taevast avastunud ja juhtinud terve jõe maa peale. Vesi voolas, tuul vaikus.

Gardon naeratab... ilus on maailm, ilusam kui mõni muinasjutuline teater. Kuid ta mõttelõng katkestatakse. Kõnniteel seisab tütarlaps, sale ja ilus tüdruk sinises kleidis; kuldblondid juuksed piiravad magusalt, abitud nagu. Vihm ümbritseb teda nagu tihe loor. Gardon peatab auto ja ütleb: „Teie upute selles hirmsas viimasajus. Kas te ei soovi astuda minu autosse? Viin teid kuivalt kuhu aga iganes soovite.“

Gardonil on kenad, lapselikud silmad, seda teab ka ta ise. Noor daam näib samuti seda märkavat. Ta noogutab pead ja asetub autosse. Aeglaselt sõidab auto edasi.

„Ma olin külaskäigul. Pealeõunat oli ilm nii ilus. Äkki tungis vihm mulle kallale nagu —“

„Nagu Chicago tänavröövel“, lausub Gardon vahele.

Tütarlaps jaatab. Gardon imetleb ta saledaid sääri; need on ilusamad kui Ruthi auhinnatud jalad, kes on tema väike sõbranna „Olympia“ teatrist. Gardon armastab väikesi avantüüre; ta süda lööb kiiremini. See jumalik vihm kinkis talle väikese avantüüri, mida ihkab ta veel?

Seal komberdab üks mees üle tänava; Gardon anab signaali, mees ehmub, komistab ja lendab pikali. Auto pidurdab ragisedes.

„Taevas hoidku, te sõitsite mehest üle!“ — karjatab tütarlaps ja langeb minestunult autoistmele. Gardon on nõutu: keda aidata — tütarlast või meest tänaval? Ühtki inimest pole näha, ühtki kordnikku. Ta kuuleb oigamist. Siis kargab ta autost välja, kummar-dub mehe üle, kes lamab otse autorataste ees ja...

Kümme minutit hiljem leiab keegi kordnik Mr. Gardoni kinniseotult, tropiga suus, auto kõrvalt maas, autos lamab minestunud tütarlaps. Signaalivile on kaugel kuulda. Gardon on lõppeks vabastatud; ta toibub löögist, mille sai pähe, ja leiab, et tal puudub rahatasku 30.000 dollariga. Ta märkab tütarlast ja tänab Jumalat, et häbematu röövel vähemalt tütarlapse on jätnud rahule. Raha võib ta unustada, 30.000 dollarit on see avantüür juba väärt.

Tütarlaps lööb silmad lahti, värisedes küsib ta, mis on juhtunud.

„Mitte midagi, kallis preili“, ütleb Gardon, „ärge ärritage. Kuhu tohin teid sõidutada?“

„Liberty-hotelli“, sosistab ta ja hingab sügavalt, siis surub ta Gardoni kätt.

Doktor Giburne, Rockefelleri biblioteegi noor direktor, veetis ilusa päeva: hommikul oli ta saanud huvitava käsikirja Itaaliast, mis andis talle uut materjali tema teoseks *Siena* üle XII. aastasajast. Kõik ta mõtted keerlevad veel keskaegses Itaalias, kuna ta oma autot aeglaselt juhib läbi Villade-tänava. Seal märkab ta noort tütarlast õhuliselt rohelises kleidis. Mustad lokid tungivad esile kübara alt. Tütarlaps läheb umbes 20 sammu auto ees.

Nii saledad ja ilusad olid *Siena* naised, mõtleb dr. Giburne eneses ja naeratab. Äkki kargab kõrvaltänavalt mees, haarab tütarlapsest kinni; viimane püüab karjuda, kuid tugev käsi surutakse ta suule. Giburne ärkab keskajast; juba on ta mõlema juures, ta peatab auto, hüppab tänavale, et aidata tütarlast ja...

Varsti pärast seda leitakse dr. Giburne kinniseo-

tuna, tropp suus, oma auto kõrvalt. Kõnniteel lamab minestunud tütarlaps. Doktor toibub pikkamööda; ta kahmab oma kirjatasku järgi, see on kadunud, ja temaga ühes 20.000 dollarit, mida ta täna oleks pidanud saatma Itaaliasse käsikirja eest.

Tütarlaps nutab, ainult vaevaga saab teda rahustada.

Chicago on suur linn, mis ammu on harjunud igasuguste kuritegudega. Kuid siiski võib igapäev leida ajalehist pahameeleavaldusi kallaletungide kohta üksikutele autosõitjatele. Ja et seejuures ikka noori tütarlapsi ähvardab hädaoht, sunnib ajakirjanikke kirjutama päris fantastilisi artikleid. Üks neist kõlab järgnevalt:

„Kui mõni vaene kodanik on joonud keelatud klaasi õlut, siis on tal 20 politseinikku kannul. Kui aga Mr. Gardonile, Dr. Giburnile, direktor Brinksile, Mr. Harfithile, senaator Loanile, minister McLagorile ja paljudele teistele keset linna kallale tungitakse, siis jõuab politsei harilikult paar minutit hiljem kohale. Ja mida peab sellest arvama, et need kurjategijad ikka viivad hädaohtu noori tütarlapsi? Võib olla, tuleb meie politsei heale mõttele, lasta iga noort tütarlast saata kahe kordniku poolt, et lõpuks ometi saada kurjategijate jälile.“

Mr. Gardon istub oma jahedas töötoas. Ta on kurb ja suitsetab pikka sigaretti. Just praegu sai ta kirja daamilt Liberty-hotellist, kus on muu seas: „... ja mul on hirmus kahju, et pean täna õhtul loobuma teie meeldivast seltskonnast. Mind kutsuti telegrammiga San-Franciskosse.“

Dr. Giburne peatub töös ja loeb kiirpostiga tulnud kirja, milles teatatakse, et daam, kellele ta nii rüütlikult abiks tõtanud, kahetseb, et ta ei saa tulla tänaõhtusele kohtamisele, kuna teda on tungivalt kutsutud New-Yorki... Tuhat tervist“. Ka direktor Brinks, Mr. Harfith, senaator Loan, minister McLagor, kes olid õnnelikud oma ameerikaliste avantüüride üle, nad kõik loevad samal tunnil kirju, mis valmistavad neile suure pettumuse. Nad lootsid ilusale õhtule, ning näivad endale nüüd kõrverändajatena, kes ei jõua igatsetud oasini.

James Kerrin on elukutselt kirjanik, sest ka suures Chicagos leidub inimesi, kes katsuvad end elatada oma kirjutusmasina inspiratsioonidest. Kuna Kerrin ühe kuu eest hindmõistatuse lahendamise eest sai esimese auhinna, 5.000 dollarit, siis võib ta nüüd lühike aeg fantaseerida, ilma et tal tarvitseks kirjutada. Ja James Kerrin fantaseerib tõesti ja teeb seda puht-ameerikalikult. Tema ees asub kuhi ajalehti, millest ta uurib kallaletungide kirjeldusi üksikuile autosõitjaile. Ja nüüd töötab ta fantaasia, mis muidu tegemist teeb ainult magusate armastusjutukestega. Kerrin sai äkki — 5.000 dollariga taskus — kriminaal-palaviku. Ma pean neile bandiitidele jälile saama, mõtleb ta. Aga sedasama teevad samal tunnil ka Chicago tublimad detektiivid; kuid keegi neist ei leia mingit teed.

Tunnid mööduvad, Kerrin on kahe klaasi likööri abil jõudnud piiramatu fantaasia valda. Ja nüüd on tal tee... Juba järgmisel päeval ilmuvad lehtedes silmapaistvad kuulutused.

„Noor kirjanik otsib ilusat sõbramat, kes tahaks saata teda üksikutele autosõitjatele...“

Sada daami kirjutasid meelitavaid kirju; kuid veel enne kui need kirjad jõudsid Kerrini kätte, tuli üks daam oma veetlevas isikus ja ütles: „Ma tulen ise, ma ei kirjuta; kirjutamine võtab aega.“

Kerrin naeratab. See olevat kena, et ta ise tuli — ta ei saa lõpetada, sest tütarlaps helkiva vaskpunase juuksega ütleb:

„Armastan autosõite; armastan neid eriti noorte kunstnikkude saatel... Kuhu läheb esimene reis? Ja kunas?“

Kerrin on õnnelik. — „Homme, palun, kell 9 hommikul, kaugele, kaugele, mööda Michigani kallast...“

Õe möödub. Kell 9 homm. astub noor daam Kerrini kõrvale autosse.

Chicago möödub, majad kaovad. Lõpmatu taevas laskub suure järve kohal.

„Teie sõidate ilusas tempos.“

„Jah, 85 km. Ma sõidan ikka nii, kui ma kordnikke ei näe.“ Ja ta naeratab talle laialt näkku.

„Ühtki kordnikku? Ja tahate siiski ise politsei kätetöö üle võtta?“ Ta silmad vaatavad külmalt Kerrinile otsa.

„Mina?“ Kerrin on keeletu.

„Jah, teie! Teie otsite autobandiite, ärge salake!“ James Kerrin vaatleb tütarlast üllatusega.

„Teie kuulutus on kahtlane. Teie, kui kirjanik, kes oma ameti tõttu peab omama fantaasiat, pidite ometi arvama, et paljude kallaletungide juures daamid mitte juhuslist osa ei mänginud. Palun, ärge segage mind. Aga sellegipärast ärge arvake enesest jumal teab, mis! Mõte oli nii arusaadav, et keegi selle peale ei tulnud... Kõik daamid, kes kallaletungide juures nii suurt kaastunnet äratasid, olid minu poolt kehatatud. Ma olen täna blond, homme pruun, ülehommehomme brunett... See pole mingi kunst! Mehed kukuvad ka parukatele sisse. Mida tahate nüüd teha?“

James Kerrin silmitses tütarlast kõrvalt, siis ütles ta: „Mul on üldse 300 dollarit kaasas; palun, teenige end ise, mu preili!“

„Kahetsen, ma ei saa seda teha. Kuid ma teen teile ettepaneku. Kas soovite kergel viisil teenida 1.000 dollarit kuus?... Oh, teil ei tarvitse karta seadust, teie amet on aus. Teie astute meie ühingusse reklaamiosakonna chefiks... Ah ja, ma unustasin end teile esitella!! Olen Madge Dagerty, mu isa asutas neil päevil kinnitusseltsi. Meie eriala on kallaletungid autodete.“

„Ja siis tegite teie ise reklaami ja aitasite kaasa autosõitjate röövimisele?“

Nii see on. Üle 300.000 dollari on röövitud. Selle summa annan täna teile üle. Teie viite raha „õhvritele“ ja teate, et tänu teie leidlikkusele, on korda läinud bandiitidelt kõik jälle tagasi võtta. Nad ei pea siis end enam kahjukannatajaks, ja süüdistus võetakse tagasi. Teid ennast ei kahtlustata; teie olete lihtne kirjanik, kes oma alibi võib ette tuua... Teie saate arvata vasti kõigilt neilt härralt 10% vaevatasu; ilus summa, eks? Ja siis esinete teie ettevaatliku sooviavaldusega, härrad peaksid end Dagerty juures laskma kinnitada. Noh? Kas tahate?“

„Tahan... Aga öelge mulle, preili Madge, kas teie iial pole kartnud politseid? Kui oleks tabatud üks teie abilistest? Mis siis?“

„Niikaua kui Ameerikas joostakse iga tilga alkoholi järel, võib kergesti röövida üksikuid autosõitjaid... Ja — ausalt öeldud — enam kui kümnel juhul ei jõudnudki kallaletungini, sest kõik härrad pole nii galantsed kui Mr. Gardon või minister McLagor.“

„Või mina“, ütles James Kerrin ja surus tugevasti tütarlapse kätt. „Aga kuidas valisite just minu?“

„Juhus või tuju või — ja siis oli teie kuulutus nii komakalt koostatud, et ma kohe teadsin: sellest me-

hest võib veel korralik inimene saada.“ Ja ta naeris. „Nüüd aga on aeg Chicagosse tagasi sõita. Te võite juba täna oma töötuba näha, te jagate teda minuga. Või segab see teid, James?“

100-km tempo, millega James Kerrin õnnelikult naeratades linna tagasi sõitis, näitas, et see teda ei seganud.

Autoilustiste koguja.

Teatavasti on elegantse auto rikkalik varustamine igasuguste ilusjakestega väga kena, ja ma saan väga hästi aru, et paljud vanad automobilistid omavad nõrkuse autoilustiste vastu, eriti sarnaste vastu, mis kergendavad ja teevad mugavaks autojuhtimise. Nii kaugel aga, kui mu sõber Rill, ei ole ma veel kunagi läinud.

Rilli ilus ja mugav, kuigi vanapoolne auto, oli tema omaniku uhkuseks. Ta sarnles enim liikuvale autovarustuse näitusele, kui sõidukile, mida ette kirjutab tänapäeva lihtne ja mugav sisseseade.

Ei leidunud ühtki uuendust, ühtki mänguasja, mida Rill poleks kinnitanud oma autole. Nii näiteks oli ta jahutaja radiaator ilustatud terve rea metallist kärbeste ja liblikatega, ühe pääsukese ja sisalikuga, kõik kiiruse sümbolid. Radiaatori ehtimise järelduks oli, et auto märke ronides ühel ilusal päeval hakkas keema.

Rill muutus rahutuks ja sõidutas auto töökotta, kus talle naeratades seletati, et tema auto nii-kui-nii väike jahutuspid on veelgi piiratud selle lasuvate sümbolide läbi, mistõttu masin on sunnitud keema hakkama. „Teie jahutaja näib hobusena kesksuvel, kelle turjal istuvad kärbsed ja kihulased,“ öeldi talle „ostke endale putukavõrk ja asi on korras.“

Rill sai pilkest aru ja eemaldas osa liblikaid, kuid aetas nad selle asemel jahutaja kattele.

Muinasjutuline, nagu moodsa kaubamaja fassaad, oli ta auto valgustus. Kaks suurt helgiviskajat jahutaja kõrval, kaks vähemat porilaudadel, kaks seisutuld tuulekaitseklaasi kõrval, sisemine valgustus juhiistme kohal ja neli lampi igas neljas nurgas, edasi helgiviskaja, kaks positsioontuld tagumistel porilaudadel ja eeskirja kohaselt valgustus taga ühes punase stopptulega.

Kui veel tegevusse pandi kerdamööda ka suunanäitajad, siis võis Rilli autot pidada signaliseerivaks sõjalaevaks keskööl.

Et ta selle valgusallikana kaasa pidi vedama veel teise, kaunis raske akkumulaatori, see ei seganud Rilli põrmugi, samuti ka see mitte, et mõlemad akkumulaa-

toreid iga minut tuli uuesti laadida ja parandada. Kõigi nende valguseffektide saamiseks, millest eriti kaasasõitvad daamid olid vaimustuses, oli instrumentlauale toodud terve rida lülitajaid, mille käsitlemine Rillile mingit raskust ei näinud sünnitavat. Aga see polnud veel kaugelki kõik! Süüteküünalde kontrolliks oli instrumentlauale asetatud helkiv seadeldis nõõpidega, mootor oli varustatud õhu- ja õlifiltriiga, vedrud katetega. Signaalinstrumente oli neli. Käsi- pasun, klaksoon, mitmetooniline mehaaniline signaal ja väljalaske-vile.

Kaks kiirusenäitajat, üks näitas 10% kiiremini ja asus kaasasõitja ees, teine näitas õieti ja asus juhiistme ees, poolpeidetuna.

Peale selle asus instrumentlaual tõusumõõtja, kaugetermomeeter ja tiirudelugeja. Samuti ei puudunud kahekordne klaasipühkija, kell, õlisurvemõõtja jne. Et aga see suurepärase varustus, — jah, terve see auto enam ei eksisteeri, see juhtus nii:

Kord väljasõidul seletasin Rillile, et kõige parem jazz-band, mida olen kuulnud, kuulub neeger Wellmon'ile.

Üks mees orkestris, jutustasin ma, mängis üksil tervel real muusikariistadel, seal oli gong, kastanjetid, suur trumm, ksilofon, kontserttrumm — lihtsalt hämmastav!

Rill sai pahaseks. „Pane tähele, mida see mees võis oma muusikainstrumentidel, seda võin ma ka oma autoga teha.“

Ja ta hakkas käte ja jalgadega mängima oma signaalinstrumentidel, manööverdades suunanäitajatega, kaugustuledega, ning oli nii süvenenud nendesse nõõpidesse, kangidesse ja pedaalidesse, et ei pannud tähelegi liginevat kurvi...

Seepärast olin ma terve möödunud suve silmapiirilt kadunud. Lamasin kaheksa nädalat kliinikus, kust lahkusin sadulninaga, mis oleks au teinud igale tšempion-poksijale. Inimene harjub kõigega. Ja lõppeks on mu sisselöödud fassaadil see paremus, et kuhu ma aga ilmun, kõik mulle aupaklikult teed annavad, kuna mind peetakse kogenud poksijaks.

Malvini hiilgav idee.

Laupäeval sooritas Malvin oma juhieksami. Esmaspäeval ostis ta endale suure pruuni tõldauto. Teisipäeval sai ta oma juhiloast lahti ja kesknädalal müüs oma suure pruuni tõldauto.

„Et see nii ruttu läheb“, naersid sõbrad, „seda poleks me uskunud. Kuidas see õieti juhtus?“

„Jah,“ algas Malvin ja hõõrus oma otsaesist, „see juhtus nii: kui ma olin kätte saanud juhiloa ja auto, tahtsin kohe proovi teha... Ma istun autosse, annan gaasi ja torman maanteele. 60 km, 80 km, 90 km, lapsemäng, mõtlen ma, kujutlesin seda asja palju keerulisemana. Minu ees kurv, aga et ühtki teist autot näha pole, torman edasi. Alles paar sammu enne kurvi silman, et madal põõsastik takistab nägemist. Ma pidurdan, pidurdan nii tugevasti, et auto libiseb liivateele ja — prauhti — vastu mootorratast lendab, mis põõsa tagant väljub... ühes kordnikuga.“

Mootorratas keerleb korra ümber oma assi ja vajub pehmelt kraavi. Kordnik karjub: pea! Ma kaotan enesevalitsemise, annan gaasi. Põgeneda, mõtlen ma, mis muud kui põgeneda! Ei möödu kolme minutitki kui näen peeglis järgnevat mootorratast. Mind jälgitakse. Mu juhiluba on läinud...

Kiirusemõõtja tõuseb üheksakümneviiele, sajale, sajakümnele. Aga ka tagaajaja ei maga. Kurv teravalt piki kraavi — minu ees maja. Suur, küünilaoline uks seisab lahti. Hea mõte läbib mu aju, ja enne kui ma selgusele jõuan, kas seda läbi viia või mitte, — ragisevad pidurid ja aeglaselt sõidan läbi suure ukse maja eeskotta. Hüppega sulgen ukse, jooksen maanteele ja kustutan jalaga rattajäljed ukse eest.

„Hiilgav idee“, arvavad sõbrad. „Jah,“ sõnab Malvin, „hiilgav idee.“ Ja ta jätkab: „seal tuleb mootor-

ratas hirmsa kiirusega... pidurdab. „Kas nägite pruuni limusiini siit mööduvat?“ karjub kordnik.

„Ja muidugi,“ ütlen mina, „see sõitis siit mööda. Ikka otse edasi.“ Kordnik vaatab näidatud sihis. „Metsik sõitja,“ pomiseb ta „seda ei saa ma nii-kui-nii kätte. Kui ma vähemalt ta numbrit oleksin saanud üles märkida.“

„Päästetud,“ hõiskan oma südames ja pakun kord-

nikule sigaretti. See võtab sigareti vastu, süütab ta. „Nüüd ma pean politseiijaoskondadele teatama, et nad peataksid selle idioodi pruunis limusiinis.“ Ja ta hakkab maja poole sammuma.

„Kuidas?“ ehmun ma ja süda lööb mul kurgus. „Kas siin majas on siis telefon?“

„Aga kindlasti,“ naeratab kordnik, „see on ju minu maja.“ Ja ta avab suure, küünilaolise ukse — — —“

Soovik teeb äri.

Soovik ei ole õieti midagi head õppinud. Soovikul pole iial olnud õiget elukutset. Siiski elab Soovik, ja ta ei ela halvasti.

„Kuidas sa sellega toime saad,“ küsisin ma temalt, „spekuleerid? Ons sul mõni esindus või midagi muud?“

„Midagi sarnast,“ kehitab Soovik õlgu. „Mul on päris lihtne, soliidne elukutse: ma sean raadioaparaate, mis enam õieti ei funktsioneerid, jälle korda.“

„Hahaa,“ naeran, „mida taipad sa raadioaparaatidest? Ja pealegi teeksid sa seejuures näpud mustaks.“

„Esiteks ei tarvitse seks, et raadioaparaate korda seada, mitte palju asjast teada,“ ütles Soovik, „ja teiseks, ei mõtlegi ma oma sõrmi määrada.“

„Kuidas nii?“ — pärisin. „Kuis on see võimalik?“

Soovik naeratas pehmelt. „Vaata korraks siia,“ ütles ta ja näitas elegantsele, helepruunile kohvrikesele, „seal ei ole muud kui tugev akkumulaator ja sädeinduktor. Kui ma viimase sisse lülin, siis hüppavad seal sees kusagil sädemed üle. Kui aga kusagil elektrilised sädemed üle hüppavad, siis ei jäta see raadioaparaatidele, missuguseid kõrvalmajades peaaegu igas perekonnas, oma mõju avadamata. Nad urisevad, rägisevad, sisisevad ja vilistavad. Inimesed aga, kellele need raadioaparaadid kuuluvad, kisuvad oma juukseid ja jooksevad lõpuks peaga vastu seinale. See on psühholoogiliselt õige silmapilk minu jaoks. Kui mu säde-

induktor paar tundi on sisse lülitatud, lähen majadesse, kus ma parajasti töotan, ja luban väljakannatamatu raggina silmapilkselt mööduka honorari eest kõrvaldada. See õnnestub mul väga ruttu, kuna mul tarvitseb vaid vajutada sellele nupule siin.“ — Soovik seadis elegantse kohvri mu nina alla. „Segav sädeinduktor on välja lülitatud, raadioaparaat töötab suurepäraselt, ja õnnelik omanik maksab mulle meeleldi rohkem kui nõutud. Ja kuna sarnases majades plokis on umbes 300 korterit, nii siis umbes 100 raadioaparaati, ja linnas on umbes tuhat sarnast majade plokki...“ —

Soovik kehitas õlgu ja noogutas peaga. Siis istus ta oma autosse. „See on ju suurepärase äri,“ sosistasin ma, „aga ütle mulle, kui sa selle juures võid endale auto lubada, miks vaeisid sa just võidusõiduauto?“

„Kuid see on ju lihtne,“ naeratas Soovik, „sest sarnane võidusõiduauto teeb kõige enam lärmi. Ma lasksin talle veel erilise väljalasketoru teha, ja kui ma mootori tühjalt jooksul viin täie tiirude arvule, siis usud sa, et sõjamoonaladu lendab õhku.“

„Jah, aga miks, miks?“

Soovik naeratas kaastundlikult. „Sa oled aga nagu puuga pähe saanud. Arusaadavalt sõidan oma autoga helifilmi aeteljeede ette, ja kui ma kolmesadat krooni ei saa neilt inimestelt, kes seal välja tormavad, ei mõtlegi ma edasi sõita.“

Äri.

Kaanis komplitseeritud lugu autoga. Jon kavatses selle müüa. Ta sõitis selleks Tallinna ja elas siin kusagil hotellis. Tänaval ta kohtas Arnod.

„Mida sina siis siin teed?“

„Tahan müüa 6-silindrilise auto“ — vastas Jon.

„Pagan küll“, imestus Arno, „ja mina tahan just osta 6-istmelist, see sobib ju —“

„Ei, mu pois“, katkestas Jon. „Ma ei taha sind petta. Auto on, omavahel öeldud, praht. Väliselt näeb ta küll päris korralik välja.“

„Ah nii“, ütles Arno.

Jon nägi vaeva, et leida ostja. Härra Seenekinga näis auto huvitavat. „3000“, ütles Jon.

„2000“, ütles Seeneking ja ostis 6-istmelise siis 2500 kr. eest.

Järgmisel õhtul kohtusid Arno ja Jon uuesti.

„Ma müüsin oma auto“, ütles Jon.

„Ja mina ostsin ühe odavalt“, ütles Arno, „3000 krooni. Vaata teda korraks.“

Jon vaatas autot. „Taevast hoidku, see on ju minu 6-istmeline.“

„Rämps?“

„Jah, muidugi igavene rämps. Sa ostsid ta Seenekingalt?“

„Ma ostsin ta Seenekingalt“, kogeles Arno ja toetus vastu seinale.

Jon mõtles. „Kuule,“ ütles ta — „asi polegi nii lootusetu. Me võime isegi pisut teenida.“ Ja ta se-

letas Arnole oma kavatsusest. Siis läks ta telefoni juure ja helistas Seenekingale.

„Härra Seeneking“, ütles ta, „Te ostsite eile minult 6-istmelise auto. Ma pean selle iga hinna eest tagasi ostma.“

„Ei saa kahjuks“, ütles Seeneking, „on juba edasi müüdnud.“ „Kurat, vandus Jon, „pean ta kindlasti tagasi saama.“

„Ja, mis Teie maksaksite?“

„3500.“

„5000“, nõudis Seeneking.

„Olgu, 5000“, andis Jon järgi.

„Ma katsun kuidagi auto tagasi muretseda“, ütles Seeneking ja helistas ära.

Ja Seeneking läks Arno juure. „Te ostsite mult eile 6-istmelise auto, tahan selle tagasi osta.“

Arno raputas järelemõtlikult pead.

„Ma annan teile 3700, siis olete 400 kr. teeninud.“ „4000“ — ütles Arno, „ja sularahas.“

Seeneking ostis auto tagasi ja maksis 4000 kr. sularahas. Ta väntas auto käima, sõitis hotelli ja küsis Joni. Uksihoidja lehitses oma raamatus. „Ära sõitnud“, ütles ta, „just praegu ära sõitnud, teadmata kuhu.“

Seeneking vankus, tuikus tagasi oma auto juure, Väntas selle käima. Kuid: seal polnud enam midagi vändata, ja kümme minutit hiljem vedas kaks hobust Joni 6-istmelise Allemanni & Co. juure (vanametalli ostukoht soliidsete hindade eest).

Kiri autovargale.

Armas tundmatu sõber!

Meil on mõlemal ühine maitse, sest kuidas muidu oleksid Sinu — kahjuks liig pikad — näpud haaranud minu sinise kabrioleti järgi. Ta on ka tõesti ülikena auto, ja kui ma Sulle võiksin auhindu näidata, mis ta ilu mulle nii mõnelgi võistlusel on toonud, siis oleksid Sa veelgi uhkem oma nii kerge vaevaga võidetud omandusele. Saadan selle avaliku kirja lootuses, et ta jõuab Sinuni, sest — Sinu kahjuks — masin ei ole enam uus, ja teda peab pisut mõistma, kui tahetakse saavutada seda, mida temast oodatakse.

Oma 65.000 km on ta aga auga läbi sõitnud. Ma olen temaga nii mõnigi kord mööda põlde hüpanud. Kui ta vähe lonkab halval teel, siis on see vedrustest, mis oigavad vanadusnõrkusest. Ka klapid pole enam täiesti korras. Pean nende lihvimise jätma Sinu hooleks, sest Sinu energilise haarangu tõttu ei saa ma siin enam midagi parata.

Gaasistaja töötab laitmatult ja paagis on veel umb. 200 km jaoks bensiini. Hiljem kasutad Sa muidugi tšekiraamatut paremas küljetaskus, kuid soovitan Sulle Su enda huvides eemale hoida bensiinijäämast Mäe tänaval. Seal tuntakse mind ja mu autot väga hästi.

Kummidel on ka juba teatud töö seljataga. Päriskummid on üks tagavarakummidest. Teised on teel lapitud ja ma ei usalda neid hästi. Kui Sa kumme hoolikalt käitled, võid nendega veel kaua läbi ajada.

Sõiduluba ja maksukaardi leidsid Sa kindlasti. Kuid kirjad, samas taskus, on Sulle väärtusetud. Anna need mulle tagasi, kõige parem post. rest. minu, nüüd Sinu autonumbri all, — sest need on kenad kirjad kenadelt inimestelt.

Ja veel midagi — auto sõidab umb. 100 km tunnis, mitte enam. Kuid ka 100 km jätkub, sest Sa ei võta ju vist osa võidusõitustest. Anna talle palju gaasi, kui ta külmaks on läinud, lüli käigud kiiresti üksteise järgi ja lase pidurid reguleerida.

Ja nüüd õnn kaasa! Valmistagu auto Sulle sama palju rõõmu, kui mulle. Kui Sa aga temast ühel päeval tüdinenud oled, siis vähemalt ole nii kena, et sõidutad selle käru merre, kus on kõige sügavam. Auto on täie hinna eest kinnitatud!

Sinu J. L.—Allmers.

Autovaras kirjutab mulle.

Armuline proua!

Kui ma Teie auto teiste seast „valisin“, siis meelitas mind selleks tema välimus. Sest — õigust öelda — armuline proua, sellest vanast veskest loobus juba Caesar omal ajal Germaaniasse sõidul, valides seks otstarbeks hiljem hobused, kes teda sama kiiresti, kuid kindlamalt viisid sihile.

65.000 km asemel, millest luiskab Teie sõiduraamat, peaks olema õieti 165.000. Kui mulle teie tšekiraamat, mille leidsin autost, poleks tasunud suurema osa kahjust, oleksin kahtlema hakanud inimeste aususes. Mida pean peale hakkama selle vana loksuga? Põlema panema — sellest oleks kahju — ja sõita temaga? Mis ütlesid minu kolleegid, kui näeksid mind sarnasel veidral karussellil läbi linna sõitma, pealegi alalises hirmus olles, et mõni kuritahtlik õiglusesulane võib pokri viia.

Teen Teile ettepaneku, mis meid mõlemaid viiks kokkuleppele: Teie kingite mulle tšekiraamatu, mille ma alla oma hinna, kuid siiski teatava kasuga müün edasi. Selle eest viin ma Teie auto Teile homme õhtuks ukse ette.

Ma lukustan ta hoolikalt ja panen võtme Teile kirjakasti. Mitte seepärast, et Teie autot veel kord ei varastata, vaid ma kardan, et mu sõbrad mu elu kibedaks teevad, kui ma neid selles varguses ei takista.

Kirjad, mis leidsin autost, on vahepeal vist juba Teie kätte tagasi jõudnud. Ma pole neid lugenud, sest olen kavaleer, kuid — omavahel öeldud — liig palju leidub nende seas meeste käekirja, ning ma soovitan edaspidi hoolikamalt hoida sarnaseid kirju. Minu vaikimises võite igatahes kindel olla.

Ja veel üks hea nõu: müüge see halb praam nii ruttu kui võimalik, ostke endale uus ja olge temaga ettevaatlik. Sest ka minu suurmeel on piirid.

Vaev, mida nägin Teie auto kallal, polnud väike, seepärast loobun tänust. Siiski oli mulle meeldivaks juhuseks sel kombel Teiega ühendusse astuda. Suudlen Teie kätt — alati Teie teenistuseks valmis.

Teie autovaras.

Blondiinid sõidavad paremini.

Naaine autorooli taga, see moodne tüüp mängib oma mõjuvat osa järjest suureneva osavusega. Ikka harvemaks jäävad kurjad sõnad ja etteheited tema arvel.

Blondiinid sõidavad eriti kindlalt. Statistilistel andmetel on nad kaugelt paremad brünettidest. Ja praktilised tähelepanekud tõendavad seda fakti. On olemas tüüp nii blond ja täiuslik, et ta kindlasti vastab eelpooltoodud oletusele. Ta pole järeleandlik ega magus. Tema olekus on midagi kaaluvat ja mõõdukat.

Kiire, kuid kindel otsustamisvõime, kauguse määramine kõigi lähenevate inimeste ja asjade suhtes, neist omadusist jätkub täiesti noorele naisautomobilistile. Blond naised sõidavad asjalikult. Nende sõrmeotsad on tundelised kangide ja lülituste vastu. Nad igatsevad leida kooskõla mootori rütmiga. Statistilised andmed kõnelevad moodsa naise, kuigi mitte ainult blondide kasuks. Põhjuseks on täieline karskus.

Tühjendanud mitu klaasi cocktaili, ei istu naine kunagi rooli taha. Tal puudub huvi möödaajamiseks meespartnerist kurvil, kas või ainult auahnusest. Ta rahuldub sõidu mugavusega, ja tahab, et teda nähakse. Autosport on saanud talle stiili küsimuseks.

Kui moodne naine poleks nii jaataval seisukohal asunud autode suhtes, siis vaevalt tänapäeva autod näitaksid sarnaseid peeneid raassilisi jooni ja vorme.

Koht rooli taga kohustab. Mehele tähendab see enamasti abinõu sihi taotlemiseks, naine võitis ta endale esialgu mängu- ja ajatundest, rõõmust oma olemasolu üle.

Esimene naine, kes Saksamaal sai juhiloa, oli tõesti blond. Brünetid järgnesid talle ühes kahtlevatega. Kahtlevad on need, kel oma juuksevärvi valik mitte vähem südamel ei lasu kui sobiva auto valik.

Armsad kaasõitjad!

Avalik kiri kõigile, kellesse asi puutub.

Tei, kes ei oma isiklikku autot, olete mulle südamest teretunud! Laiutage end minu autopoolstril, kuid ärge asetage oma jalgu hästihoitud nahale. Ärge suruge ka oma mitte alati väga puhtaid saapataldud vastu edeistmete seljatuge, ning palun teid nii lahke olla ja puhastada jalad, kui olete teel välja astunud ja maantee poris ringi paterdanud.

Suitsetage autos nii palju kui soovite, kuid kasutage — kui see teile liig palju tüli ei tee — tuha jaoks tuhatoosi ning ärge visake paberossiotsse vaibale, vaid otsekohe autost välja.

Ärge kaevake ebamugavuse üle autos, ärge arvutage ta värvi, mis mulle meeldib, ning jätke kõik jutud, mis algavad sõnadega: „kui see oleks minu auto...“ See pole juba kord teie auto ja keegi teist ei viriseks näit. korteri sisseseade üle, kuhu olete külla kutsunud.

Loobuge manitsustest juhile ja kriitikast tema sõiduavuse arvel. Ka kõige rahulikum muutub lõppeks närviliseks, kui talle alatasa tagant karjutakse: „tähelepanu!“ — „aeglasemalt!“; „kurv“, ja teisi sarnaseid näpunäiteid, mida keegi ei vaja.

Ärge tooge sõpru kaasa, kui teie üksi olete kutsutud, ja ärge lootke, et „küllap läheb“. Kuueistmeline auto kannab ainult 6 inimest ja on seitsmeka juba üle koormatud, ning harilikult on ikka süüalune ise esi-

mene, kes neab hirmsat ruumipuudust. Olge rahul teekonnaga, mille valib sõidukiomanik ja ärge pärige etteheitvalt, kui auto peatatakse bensiini võtmiseks: „miks siis jälle seistakse?“ Ärge aga nõudke, et alatasa peab katkestama sõitu, kuna teie jalad on „surnud“ või soovite osta midagi.

Aidake pisut, kui teel äpardus juhtub. Ka võhik võib seda või teist toimetada ja see oleks halb tänu, kui autoomanik — ühes autoga — veel neli või viis kaasõitjat peab üles sikutama, eriti veel, kui mõni kavalam küsib: „kas see alati nii kaua kestab?“

Olge tagasihoidlik oma pakkidega. Kapp-kohvrite jaoks pole harilikus autos ruumi, ja kes ilmub lugematute kastikeste ja pakikestega, ei ärata harilikult mingisugust headmeelt teistes kaasõitjais.

Olge leplikud omavahel ka siis, kui teie alles üksteist tundma olete õppinud. Ühine autosõit peab kõigile rõõmu valmistama ja ei tõsta kindlasti kellegi tuju, kui teie kohe üksteisele ninna kargate poliitika, majanduse, pankrottide ja teiste ebameeldivate asjade pärast.

Jätke oma mured koju, hingake vabamalt, rõõmutuge lühikeste puhketundide üle. Siis olete südamest teretunud!

Irmgard Lange-Allmers.

Teede ehitus rahvusvahelises valgustuses.

Teede ehitus oma tehnilises arengus peab jälgima tänapäeva majandussüsteemi kokkuhoiu põhimõtet. Juba ammu on avaldatud tungiv ja põhjendatud nõue, et lihtsustataks ja kindlustataks liiklemist teel, mis viimaseil aastail tänu autole evib seni aimamata tähtsuse. Tee elab ja ta elutung ja -tahe avaldub vaikes nõudes ta elujõulisust kindlustada temale väärilise ehitusega. Osalt on juba hakatud praktiliselt teostama ratsionaalset teede ehitust, osalt on valmistatud kavandid, mis lasevad oletada, et varem või hiljem nende teostamiseks tehakse tõsiseid katseid. Kõikjal, kus rahalised küsimused teede ehituses olid lahendatud, oli harilikult võimalik astuda samm edasi nende kavandite praktiliseks kasutamiseks.

Igas majanduslikus tehingus, kas toodangus, kaubanduses või tarvitamises mängib suurt osa ratsionaliseerimine. See pole aga õieti midagi muud kui enne majandusliku teingu algust ja selle kestel õiges kohas ja õigel ajal kasutada olemasolevaid majanduslikke vahendeid ning suurendada nende mõju võimalust.

Auto on muutnud tee rahvusvaheliseks liiklemissooneks, mis eriti suure tähtsuse evib just piirriiges. Auto kiirus võimaldab lühikese ajaga läbistada mitmeid maid ja isegi kontinente.

Tänapäeval vaadeldakse julgemaid poliitilisi ning majanduslikke probleeme terve maailma seisukohalt. Rahu idee nõuab rahvaste ühinemist ning Rahvasteliit on selle idee kehastus. Raudteed, laevad, autod ja õhulaevad on rahvusvahelised transportabinõud, mis sellise ühinemistendentsi tõttu mängivad suurt osa — kauguste võitja osa.

Rahvusvaheline teedevõrk on suureks teeneks rahvaste lähenemisel. Rahvusvah. teedevõrk vastab kahtlemata suurel määral moodsale majandusprintsipile — „ratsionaliteedile“.

Transkontinentaal-teede ehituse mõte pole uus. Tuletagem meeles Hafraba projekt või Inglismaa ettepanek varustada Euroopat transkontinentaal-teedevõrguga, mille peasooneks oleks Calais—Konstantinoopol.

Tööpuudus ja teede ehitus.

Euroopa teedevõrgu ehitamise mõte tungis sel kevadel ka Genfi, leides suurt poolehoidu Rahvasteliidus. Rahvusvaheline töbörs, mis pidi otsima teid tööpuuduse kaotamiseks, võtab oma kavasse kõigepealt suure rahvusvah. teedevõrgu ehitamise idee. „Euroopa riiges ehitatakse autoteid. Kuid kas on nad omavahel ühenduses? Kas ei peaks Euroopa riikide teedevõrgud omama liini nagu näit. Pariis—Viin—Ateen või Pariis—Berliin—Varssav—Moskva, kas ei tuleks ühendada Balkan Baltikumiga?“

Ei saa jätta tähele panemata, et Euroopa tööpuudus, tingitud maailmakriisist, oli ülaltoodud idee algatajaks.

Selle probleemi välusamaks punktiks on võib olla finantseerimisküsimus, kuid seegi ei tohiks olla lahendamatu. Olgugi, et mõnes riigis rahaliste raskustega tuleb võidelda, peaks terves Euroopas siiski niipalju leiduma kapitali, et realiseerida rahvusvah. avalikkude tööde kava. On vaja vaid tugevamat rahvusvahelist usaldust.

Seega paraneks nii mõneski suhtes vananenud Euroopa teedesüsteem.

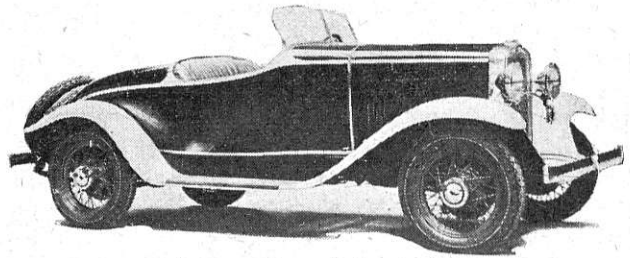
„Chevrolet Six“ 1931.

1931. aasta seeria koosneb 13 erinevast mudelist. Jahutaja on toodud madalamale, olgugi et ta kuju pole muudetud. Karosserii on pikem ja madalam, kuna telgede vahet on suurendatud 2,77 m, s. o. umbes 6 sm võrra.

Tagumine aken on laiem, kokkukõlas karosserii joonega. Auto välimus võidab kahtlemata selle läbi, et tarvitusele on võetud traatkodaratega rattad, mis kuuluvad *standard-varustuse hulka*. Ka alusraam on kõrvaldatud.

1931. aasta „Chevrolet“ standard-varustuse hulka kuulub: *taksomeeter, bensiinimõõtja, ampermeeter, jahutusvee termomeeter, õlisurve mõõtja, süütelukk, instrumentilaua valgustus, jalaga lülitavad tuled ja hüdraulilised Lovejoy-tõukeleevendajad*, samuti 5 traatkodaratega ratast.

Uus „Chevrolet“ võib 15 km 6,6 sek. jooksul kiirendada 40 km, 15 km 60 km peale 12 sekundi ja 15 km



2-istm. „Chevrolet“-speedster.

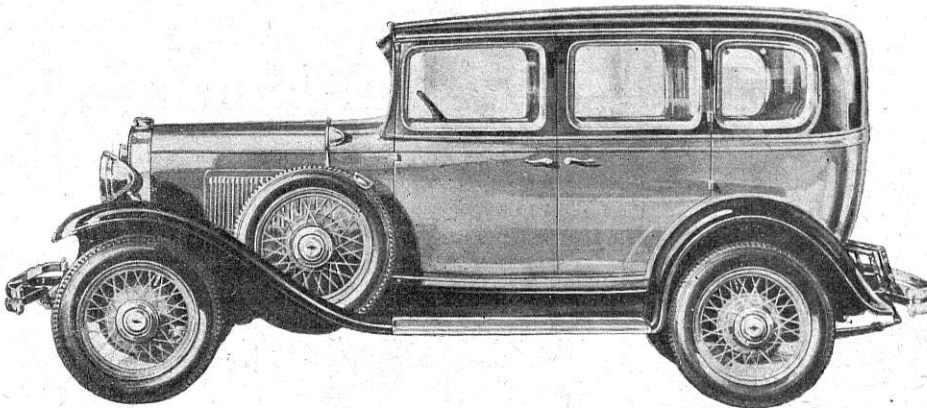
75 km-le 18 sek. jooksul. Maksimaalne kiirus ületab 100 km tunnis. Mootor 50 efektiiv h.-j. 2600 tiiru juures minutis ja 40 efektiiv h.-j. 1600 tiiruga minutis.

Mehaanilised 4 ratta pidurid on väga otstarbekohased, ning kiirusega 96 km tunnis võib autot 3,5 sek. jooksul peatada.

Karosserii on kuulsalt Fischer-vabrikult, kombineeritud puu- ning teras-konstruktsioon. Juhiste on muudetav. Akkumulaator on 90 amp.-tundi. Uus „Chevrolet“ on varustatud 4. pika poolelliptilise, paralleelselt asetatud vedruga, mille üldpikkus on 457 sm, s. o. 165% telgede vahest.

Piduritrumli läbimõõt on 29,2 sm. Ülekanne tagumises assis on 4,10 : 1.

Silindrite läbimõõt ja kolvikäik on 84,14 × 95,25 mm. Silindrite maht 3,18 ltr. Väntvõll asub kolmel pealaagril.



Chevrolet Spezial Sedan, 6-sil., 50 h.-j.

1,8-ltr. „Opel“.

1,8-ltr. „Opel“ on sõiduk, millele kõik asjasthuvitatud pühendavad suurimat tähelepanu. Kuuldavasti valmistatakse Rüsselsheimis päeva jooksul umb. 400 autot jooksval lindil.

1,8-ltr. „Opel“ konstruktsioon on tehnika viimane sõna, kõik on tehtud mis iganes võimalik kaalu vähendamiseks. See on tüübiline ameerika konstruktsioon, mille peatunnuseks on mootori elastsus, täpne rooliseade ja pehme vetruvus. Ta meenutab paljusis üksikasjus suuremat „Chevroletti“, ilma et jäljendaks viimast. Olgugi, et ta on valmistatud täielikult saksa materjalist, on ta juures kasutatud SAE-norme, nähtavasti püüdes olla rahvusvaheline.

Uus „Opel“ ei ole suur auto, olgugi, et omab sarnaseid eeldusi. Ta tuleb meie aja majanduslikele nõuetele vastu. Madal tagaassi-ülekanne 4,77:1 on mõeldud mootori hoidmiseks, kuna ta ei arenda suuri tiirusid. Terve sõiduk osutab kõrget konstruktsioon-tehnilist kultuuri.

Erilise paremusena näis meile pehmelt reageeriv rooliseade (tõukevabalt reguleeritav), mis vastab ka nõudlikemaile soovele, omades ülekanne vahekorra 12:1. Kõige väikesem pöörderaadius autol on 5,6 m.

Teiseks paremuseks on nelja hüdraulilise tõukeleevendajaga varustatud vedrud, mis võimaldavad autole rahuliku, ühetasase sõidu. Vedrud on eriliselt kinnitatud, tasandades automaatselt kulumisi ja töötades

käratult. Ees on 6 lehte, taga 8 lehte, 45 mm laiused vedruasemed.

Mehaaniliselt mõjuvad 4-ratta seesmiselt laienevad pidurid (piduritrumli läbimõõt 254 mm), mis töötavad traatkoite abil ja on tuntud nime all „steel hydraulic“.

Reguleerimist võib toimetada väljastpoolt.

Auto sõiduomadused teel on kohandatud vastavalt Euroopa tingimustele ja nõudele, ilma et suudaksid salata oma Ameerika päritolu. Solex-gaasistajaga ja bensiinipumbaga varustatud 1,8-ltr. ja 6-sil. mootor töötab painduvalt, kärata. Auto kiirendusvõime on tähelepanuväärne; võrreldagu arvusi meie väärtuste tabelis. Mootor on kinnitatud neljas punktis, ka on kasutatud vahekumme, mis takistavad masina oõtsete ülekannet karosseriile.

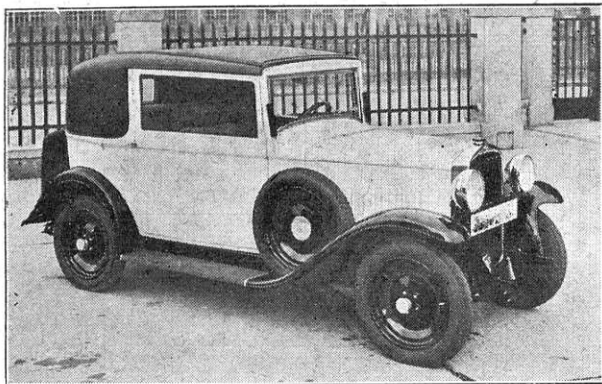
Auto seisab rahulikult ja kindlalt teel. Tundelise rooliseadeldise tõttu peab suuremal kiirusel rooliratast väga tugevasti hoidma. Üle 80 km tohib sõita ainult kindel juht, kuna siis auto hakkab tantsima ja rappuma, mis on peaaegu kõikide ameerika autode omadus, millega alul peab harjuma. Bensiininaijat, mis pealegi töötab ainult käiva mootori juures, ei või väga usaldada. Sellevastu näitab kiirusmõõtja peaaegu alati õieti.

Praktiline märkus: mootori käivitamisel ärge kasutatagu jalg-gaasipedaali, vaid seatagu vastavalt kä-

sipedaal. Jalgpedaalile vajutamisel imeb bensiinipump liig palju jõuainet, ja mootor „upub“ kohe.

Oleks soovitav, et valmistaja firma seaks pidurpedaali pisut teisiti, sest võib juhtuda, et astudes viimasele, riivatakse ka gaasipedaali. Pisut paremale poole asetatuna oleks piduripedaal kohasem.

Mõlemad reguleeritavad edestmed on parajad sa-



4-istm. 1,8-liitr. „Opel“, avatava katusega kupee.

ledaile inimesile, seevastu tagaistmed on küllaldaselt ruumikad. Istmed on kaunis mugavad. Enam kui 4 inimesega ei tohiks iial koormata seda sõidukit.

Kokkuvõte: 1,8-litr. „Opel“ sisaldab majanduslikke ja tehnilisi võimeid ning vastab Euroopa autoturu nõuetele. Ta on odavahinnaline ja odav pidada. Ta on väike, painduv sõiduk suurte omadustega, ta nõuab vähe hoolt ja kulu.

Mida jääb veel soovida?

KONSTRUKTSIOONI ÜSIKASJU.

Sil. läbimõõt	65 mm.
Kolvikäik	90 mm.
Sil. maht	1780 ccm.
Tiirude arv 32 h.-j. juures	3200 tiiru.
„ „ 50 km/t. „	1950 tiiru.
Tagaassi ülekanne	1 : 4,77.
Limusiini üldpikkus	3940 mm.
„ üldlaius	1470 mm.
„ üldkõrgus	1670 mm.
Telgede vahe	2540 mm.
Kõrgus maapinnast	203 mm.
Limusiini kaal	945 kg.

Autode müük kilomeetri alusel.

Inglise vabriku omapärane võte.

Seni on müüdnud autosid järelmaksuga, rendi-müügi alusel ning veel mitmesuguste teiste võtetega, mis peavad kergendama vabrikul saada oma autodest lahti ja meelitama inimesi ostma.

Nüüd on aga inglise autovabrik, Jowett Cars Ltd., leidnud veelgi osavama ja omapärasema võtte kui ükski senistest. See on lühidalt seletatuna järgmine:

Soovija sõlmib uue auto ostmisel müügifirma läbi vabrikuga lepingu, mille järgi viimane maksab ostjale bensiini-, määrde- ja korrashoiukulud 1 a. kestel ehk seni, kuni ostja on sõitnud autoga esimesed 15.000 miili. Ostja kohustub autoga hoolsalt ümberkäima, tooma selle tagasi müüjale siis, kui sellega 15.000 miili (24.136 km) sõidetud (või hiljemalt aasta jooksul pärast auto kättesaamist), ning maksma iga sõidetud miili eest 2 ja pool pencet (umbes 19 senti). On ostja poolt tingimused täidetud ja auto tagasi antud, siis annab vabrik talle tarvitada teise tuluue „Jowett“-auto samadel tingimustel. Üle aasta ei tohi ostja autot enda käes pidada ja seda ei vahetata ka uue vastu enne, kui ostja on vähemalt 15.000 miili sellega sõitnud. On see maa sõidetud, siis võib ostja saada kohe uue auto vana vastu, ehk sõita vanaga kuni aasta lõpuni senistel tingimustel.

Ostja on siis õieti auto rentija miiliviisi. Tal pole auto pealt — peale esimese auto hinna — muud kulu kui umbes 18 senti miililt (umbes 11,6 senti km), sest vabrik kinnitab ka auto oma kulul, maksab auto pealt võetavad riigi- ja omavalitsusemaksud ning tasub kõik muud jooksvad kulud. Viimaste hulka kuuluvad, peale kütte-, määrde- ja korrashoiukulude, veel kummid, parandused ja muud juhuslikud kulud. Oma kalkulasioonide aluseks on vabrik määranud harilikud bensiini- ja õlihinnad ning nende kulu miili kohta. Jooksvate kulude hulka on arvatud ka auto remont kuni 25 naelsterlingini lepingu kestusel. Mis üle selle, see jääb auto tarvitaja kahjuks. On aga remondikulud 15.000 miili peale väiksemad, siis tasub vabrik poole puuduvast summast kuni 25 naelani. Auto kiirusemõõtja on vabriku poolt pitseeritud kinni ja selle näi-

tamise järele maksab ostja kuukaupa sõidetud maa eest. Auto remondisoleku ajaks annab vabrik ostjale teise auto samadel tingimustel tarvitada. Auto uue vastu vahetamisel uuendub leping automaatselt ja vana auto siirdub nüüd vabriku omandusse. Selline ümbervahetamine kestab igavesti.

Võtsime vaevaks kalkuleerida, kui palju vabrik oma auto eest saab ja kui palju ostja oma sõidu eest maksab. Originaal-auto hinna (uued „Jowett“-autod maksavad Inglismaal £ 200 ümber) jätame esialgu arvestamata. Võttes aluseks 15.000 miili ning 2 ja pool pencet miililt ja oletades, et ostja katab selle maa täpselt ühe aasta kestel, siis maksab talle auto tarvitamine ja sellega ühenduses olevad kulud 156 naelsterlingit aastas. See teeks meie rahas 770 senti päeva, 5400 senti nädala, 23.100 senti kuu ja 280.800 senti aasta kohta. Selle eest võib ta sõita igapäev 66,5 km, iga nädal 464 km, iga kuu 2010 km ja terve aasta kestel 24.136 km. Iga sõidetud kilomeeter läheks siis maksma 11,6 senti. Ja see on vähe — ainult pisut rohkem kui kolmandik Tallinna taksoautode kõige odavamast tariifist, mis 30 senti kilomeeter, kui edasi-tagasi sõidetakse. Siia juure tuleb muidugi võtta esimese auto hind. Kui oletame, et see maksis 200 naela ja selle amortiseerime aasta peale, siis on see ümmarguselt 1000 senti päevas ehk 10,8 senti iga sõidetud kilomeetri kohta kuni 24.136 kilomeetrini. Sellega, amortiseerides auto aasta kestel ja sõites sellega aasta läbi, maksab omanik-tarvitaja iga kilomeetri kohta 22,4 senti — mis vähe rohkem kui $\frac{2}{3}$ meie odavaimast taksoauto tariifist jooksva kilomeetri kohta. Ja lisaks on siin veel suur pluss, õieti kaks: 1) teisel aastal enam autot pole vaja amortiseerida, sest siis on ostjal hinnata uus auto tarvitada, ja 2) ostja saab tuluue auto igal aastal või nii pea kui tal käesolevaga on 24.000 kilomeetrit sõidetud. Teisest aastast alates maksab „Jowett“-auto omanik ja tarvitaja ainult 11,6 senti iga sõidetud kilomeetri eest ja see ongi kulu, mis tal edaspidi aastast-aastani on.

Ostjale-autotarvitajale näib see uus võte kasuli-

kuna. Aga kuidas on lugu vabriku kasudega? Vaatame. Esiteks korjab vabrik kõik vanad „Jowett“-autod tarvitusest ära ja loob selle läbi oma uutele autodele turu. Edasi saab vabrik iga-aastase ostjaskonna juure ja võib seetõttu oma toodangut vastavalt reguleerida. Siis vanad autod. Eialgu võib vabrik osa neist hävitada turu uuendamise mõttes. Et aga auto, millega ainult 24.000 kilomeetrit sõidetud, sugugi „vana“ pole, siis võib vabrik lasta need uuesti turule, tarvitajate kätte ja veelgi soodsamatel tingimustel — vabrik on juba nii-kui-nii saanud esimese auto hin-

nata oma kätte ja iga järgneva auto eest teatava amortisatsiooniprotsendi peale selle. Seega on siis vabriku huvid ka kindlustatud.

Siin kirjeldatud võte autoturul on samm edasi probleemi lahendamisel, mille sihiks on suurendada autode tarvitamist ja teha auto kättesaadavaks ja odavaks transportvahendiks. Kuidas Jowett Cars Limited'i võte tegelikus elus kujuneb, seda näitab tulevik. Iga tahes on see julge samm ja nähtavasti kasulik mõlemale poolele.

A. W.

8-sil. „Auburn“-sedan proovil.

(Inglise suurima autoasjanduse ajakirja „The Autocar“ 14. aug. numbrist)

„Auburn“-autod on alati omanud midagi, mis puudub teistel ameerika autodel, nimelt individuaalsus. Tõsiasi on, et viimane 8-sil. mudel erineb üldjoontes seevõrd oma kaasmaalast, et teda võiks pidada Euroopa parema klassi autoks.

„Auburn“-auto shassii raam on madal, vedrud on asetatud asside alla ja raami keskel asub massiivne ristliige, andes tugevust ja sõidukindlust. Uue „Auburn“-autoga võib lõigata kurve ja sõita käänakuil nagu mõne Euroopa sportautoga, ilma et autorattad libiseksid.

Tõukeleevendajad on kahekordsed, hüdraulilist tüüpi. Isegi taga istudes ei tunne kiirel sõidul põrutusi.

Selline stabiilsus üksi teeb auto väljapaistvaks, kuid siia juure seltsib veel tüüriseadeldis, mis ei nõua mingisugust vaeva ega pingutust juhilt, autot on väga kerge hoida teel. See asjaolu võidab iga juhi südame, ning teeb auto ruttu koduseks.

Käiguvahetus sarnaneb samuti sport-auto omale, ning käigud lülituvad pehmelt ja tasaselt. Sidur on hea, samuti pidurid, mis jällegi tuletavad meele Euroopa masinaid. Juba kerge surve piduripedaalile tõendab pidurite headust ning kindlust.

Nende omaduste tõttu võib „Auburn“-autodes võtta ette pikki teekondi, ilma et sõitjad kunagi väsiks, ka võib sõita alaliselt hea keskmise kiirusega, ilma et võtaks viimast välja, olgugi et maksimaalkiirus on 136 km ümber tunnis. Proovisõidul saavutati isegi 154 km/t.

Käigud on väga tasased, peaaegu ei saa vahet teha III ja II käigu vahel. Viimased mudelid on varustatud vabajooksuga, ning peab ütlema, et see on parim vabajooksuga auto, mis seni on valmistatud. Juht võib sõita soovikorral vabajooksuga või ilma selleta.

Käiguvahetuskangi taga asub väike kang, mille abil vabajooks lülitatakse sisse või välja, on vaid vaja, et mootor veaks ja sidur oleks vabastatud. Vabajooksu ajal ei ole käiguvahetamisel vaja sidurit üldse puudutada, olgugi, et ka ilma vabajooksuta käiguvahetus ei jäta midagi soovida.

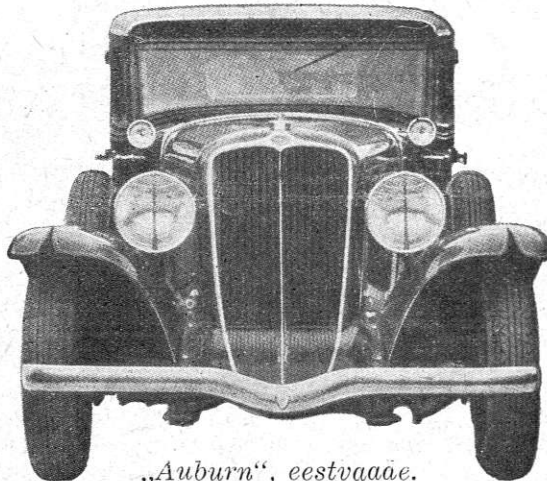
Mootor on tüübiliselt ameerikalik, pehme ja paindunud ning isegi kiirel sõidul pole mingit müra ega hõõrumist. Nelja-uksega Sedan mahutab vabalt 3 inimest ette ja taha. Edeiste on ühes tükis, muudetav.

Auto sees on sigaretisüütaja, kolm laetuld ja taskud kahel uksele. Instrumentlaud sarnaneb nii mõnele inglise masinale. Mootori soojusmõõtja on olemas, samuti bensiini- ja õlisisumõõtjad. Valgustus on väga hea.

Tuulekaitseklaas avaneb laialt ja on kildumatu. Auto on varustatud automaatse määrdesüsteemiga, auto käivitamine sünnib kergelt isegi külmal ajal.

Varustus sisaldab endas ede- ja tagakaitserauad, kaks traatkodaratega tagavararatast ja kohvri aseme.

On selge, et „Auburn“ on väljapaistev ning parem kui nii mõnigi kallihinnaline auto.



„Auburn“, eestvaade.

Lühemad teated.

SOOMLANE MAANTEEDEST JA TAKSOAUTO-DEST EESTIS.

„Suomen Moottorimiesten“ retkkond, mis läbistas peaaegu kõik tähtsamad Euroopa riigid ja ka Eesti, leidis meil ainult viletsusi. Retkkond alustas reisi Helsingist läbi Eesti. Pika teekonna kirjeldustest toome siin ainult Eestisse puutuva osa. Ja see ei ole meid paitav, nagu lugejagi leiab:

„Tundus võõrana sattuda Helsingi juba kaugele arenenud liiklemiskultuurist ja suurepäraselt tänavatelt Tallinna korratusse linna. Käid sa Tallinnas jalgsi, siis ei pane tänavate viletsust tähelegi, aga sattudes

Tallinnas auto „trehtri“ (tüüri) taha, ei ole kadestamisväär. Kuigi sa ei paneks suuremat rõhku tänavate viletsale seisukorrale, siiski satud meeleheitele sellest liiklemissegadusest, mis tänavatel valitseb. Ei ole juttugi algelisematestki liiklemiskultuuri nõuetest. Tänavatel võid sõita nii kuidas sa ise soovid. On otse ime, et seal ei juhtu rohkem õnnetusi. Helsingi kindlama sõidukorraldusega harjunud automobilist on tihti Tallinnas surmahädaohus. Vastutulevatest ja kõrvaltänavatest tulijatest ei tea nimelt kunagi, mis nende meeles mölgub. Sellele lisaks on tänavad nii kitsad, et vaevalt võid vastutulijast mööduda...

Eesti maanteed ei olnud sugugi lohutustäratavad. Pikkalased vihmad olid teinud pehmed maanteed porilompideks, mis tegi sõitmise viletsaks. Võib olla, et nad pole kuival ajal nii viletsad. Mägesid Eesti maanteedel pole, kuid Soome kõverate teedega harjunulegi on nad haruldaselt kõverad.

Eesti teedel on muidu uhked teenäitajad, kus teatatakse, missuguse klassi tee on eespool. Oma hämmastuseks aga leidsime, et olles esimese klassi teel, ei suutnud meie „bagger-masin“ arendada rohkem kui 25 km. tunnis, öieti meie ei tohtinud sellel „esimese klassi“ teel kiiremalt „kihutada“gi. Meist nimelt keegi ei olnud eriti kõrgelt õnnestuste vastu kindlustatud.

Liikumine Eesti teedel pole eriti elav. Sõitsime Tallinnast Läti piirini 11 tundi (milline hämmastamapanev saavutus umbes 280 km. pikkusel teel!) ja meile vastu tuli kõigest 3 autot.“

Nii kõlavad read soome automobilistide häälekandjast. Kommentaare pole vist vaja.

ÕPPIGEM SIIAMILT!

Praegu igal maal on määrusi, mis keelavad autojuhti oma heledate edelaternatega vastusõitjaid ja jalakäijaid pimestamast. Siiamis on see küsimus väga lihtsalt lahendatud. Seal ei anta nimelt autole liikumisluba enne kui auto edelaternate ja isegi küljelampide reflektorid on värvitud punaseks, ja nii, et valgusekiired suunduvad ette, alla teele ja pahemale. See värvimine takistab kiirte pääsemist ülespoole ja paremale ning seega ei saa nad pimestada vastusõitjat ega paremal pool vastutulevat jalakäijat. Sellega ei ole autojuhil tarvis igakord ega öieti kunagi teel sõites tülitada end tulede nõrgestamisega. Määrusest peetakse täpselt kinni ja tagajärjed on eeskujulikud. Keegi inglane, kes on juhtinud aastaid Bangkokis autot, soovitab eurooplastel võtta Siiamilt õpetust.

AMEERIKA AUTOTÖÖSTUS

näitab aprillikuus tugevat produktsioonitõusu. Märtsis valmistati 230.830 autot, aprillis aga juba 285.030. Kuid ka see arv jääb kaugele maha 1930. a. aprillis valmistatud autode arvust, mis ulatus 374.610. Eelpooltoodud arvud on sõiduautode kohta. Siia juure tuleb veel 50.020 veoautot, märtsis 45.000 ja 1930. a. aprillis 67.460.

Graham-Paige toodang mais ulatus 4005, võrreldes 4797 mais 1930.

Cadillac ja *La Salle* müük 1931. a. esimese viie kuu jooksul oli 5% võrra suurenenud, võrreldes eelmise aasta sama perioodiga.

Studebaker müüs maikuu 5353 autot, võrreldes 6225 mais 1930.

„*Auburn*“-autode väljavedu. K. a. esimese 7 kuu jooksul ulatus autode väljavedu 30.240 autoni, s.o. 16.549 autot enam kui terve 1930. a. jooksul. 1929. a. 12 kuu jooksul vedas *Auburn* välja 22.567 autot.

Pariisis — *Bois de Boulognes* peeti hiljuti autode iludusvõistlus, millest osa võttis 348 autot. 6 neist sai esimesi auhindu, millest 3 olid „*Cord*“ ederataste veoga autod, 1 „*Auburn*“, 1 „*Cadillac*“ ja 1 „*Buick*“. Autosid juhtisid daamid.

Pariisi juhtivad tegelased ja kuulsad näitlejannad võtsid osa võistlusest. Jury, eesotsas *André de Fournières*, otsustas pooleldi auto ilu ja originaalsuse, pooleldi juhi võluvuse ning ilu järgi.

„*Cord*“-autosid juhtisid *Comtesse de Longpre*, *Mlle Suzy Vernon* ja *Mlle Berne*, „*Auburni*“ *Mlle Gosselin* ja „*Buicki*“ — *Mlle Sanzay*.

Taiste võitjate hulka kuulusid *Mlle L. Bernhardt*, *Sarah Bernhardt* tüdretütreid, ja paruness *la Fontaine*. Samuti sai auhinna *Mme Mary Costes*, kuulsa lenduri abikaasa.

Möödunud aastal „*Cord*“ ederataste veoga autod võitsid enam kui 40 esimest auhinda Euroopa iludusvõistlustel.

KOLM MILJARDIT DOLLARIT TEEDE E HITAMISEKS.

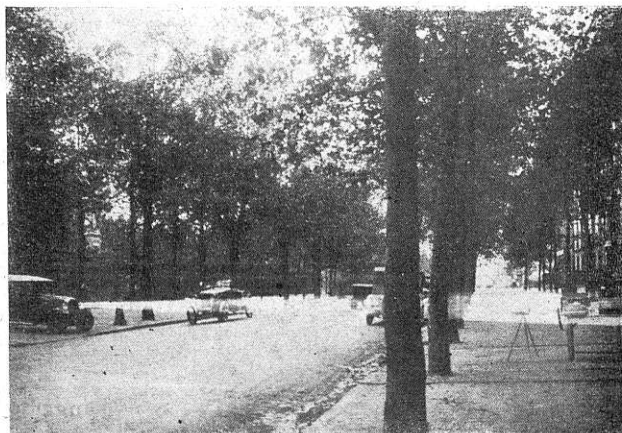
Kunagi pole ajaloos ühe aasta jooksul assigneeritud eelarve ja maksustamise korras nii suuri summasid teede ehitamiseks ja parandamiseks kui tänava on antud või määratud. Ameeriklaste arvestuse järgi tõuseb see summa 3.000.000.000 dollarini. Teede ehitamine ja parandamine on intensiivne kõigis tsiviliseeritud maades. Uute teede ehitamine ja vanade parandamine on tingitud alatasa suurenevast autode arvust.

INGLISMAA AUTOTURISMI MAA.

On öieti tähelepanav kui vähe automobiliste mõtlevad külastada Inglis- ja Shotimaad. Need maad on, tänu *Calais-Dover* autodeveolaevadele, kergesti kättesaadavad, tolliformaalsused on umbes samad mis igalpool. Inglis- ja Shotimaal on kahtlemata parimad teed Euroopas, osavaim liiklemispolitsei, eeskujulikud kindlustusorganisatsioonid ja mõistlikud liiklemismäärused. Kui mõelda, et seal pole ühtki tolmut tänavat, kuna kõik teed on asfalteeritud või betoneeritud, et teede nimetused on kuni meetripikkuste tähtedega märgitud, siis võib öelda, et siin autosõit pakub suurimat mõnu.

Bensiin ja tagavaraosad on võrdlemisi odavad ning rahvas on sõbralik. Kes korra on sõitnud läbi Inglismaa, see niipea ei unusta selle maastiku omapärast ilu. Igaüks tahaks külastada Londoni, Manchesteri, Liverpooli ja Edinburghi. Sõit läbi Londoni on kindlasti tugevaks närviprooviks. Siin võib alles näha, mida võib saavutada liiklemiskorralduse abil. Igal risttänaval seisavad kaks politseinikku 50 auto vastu minutis ja kumbki neist ei ilmuta närvilikkust või kannatamatust. Sõbraliku rahuga täidavad nad oma kohust. Kõik äkilised kurvid on poolitatud valge joonega, millest ei tohi üle sõita. Seetõttu on õnnetuste arv kurvidel tunduvalt vähenenud. Inglismaal sõidetakse pahemat kätt.

1930. aasta jooksul maksid Inglismaal automobilistid kokku 202.406 naelsterlingit, 12 sh. 4 pensi trahvi. Äri õitseb!



Auto kontroll-ajamõõtja aparaat, mis töötab automaatselt täpsusega kuni 1/1000 sekundi.

VIISAKUS MAANTEEDEL.

Viisakus, vastutulelikkus ja oma ligimeste õigus- tega arvestamine on meie tsivilisatsiooni põhitingimusi, millel terve ehitus lühema aja jooksul kokku variseks. Meie kõik oleme selles teadlikud, kuid paljud kaotavad endavalitsemise silmapilgul, mil nad istuvad autorooli taga. Sõiduautode omanikud muutuvad sama viisakusetuks ja taktituks nagu teatud veoautojuhidki, kelle üle nad teistes tingimustes põlglikult õlgu kehitaavad. Ainuke vahe seisab selles, et veoautojuhi taktivaesus rohkem silma paistab kui sõiduauto juhi häbematus, ja et esimene oma halba kasvatust kibedamini peab kahetsema.

Veoauto on saanud meile hädavajalikuks. Ta teenib meid väsimatult päeval ja ööl, linnas ja maal. Mõne üksiku juhi viisakusetus või laiskus, kes rahulikult sõidab keset teed, ilma et arvestaks tagasõitjate soovidega, ja mõne üksiku tähelepanematus, kelle viisiks kiiresti sõita, sundis meid unustama veoauto teenid ja nimetama teda maanteede katkuks.

Terve maailma riikide maksuvõimend on kasutanud juhust, et maksustada võimalikult kõrgelt seda vihatud ja ainult väheste poolt kaitstud liiklemisvahendit, nad on piiranud ta kiirust, ta kaalu, suurust jne. Selle poliitika tagajärg — aeglasem teenimine ja kõrgemad hinnad. Teatud veoautod on aga hoidnud alal oma vead.

Ainus abinõu siin oleks sõitja põhjalik kasvatamine vastavalt tema vastutusrikkale ülesandele.

Juhil tuleb järgmised põhilauseid nii kaua pähe tuupida, kuni need on tal lihas ja veres, mida enam ei saa kõigutada.

1. Kasutada ainult nii palju tänavat, kui sul just vaja on, mitte enam.
2. Valva hoolega oma autot.
3. Nurkadel anna *alati* eesõigus *teisele* autole.
4. Anna jalakäijaile, eriti naistele ja lastele võimalust hädahutult sammuda üle tänavaga.
5. Anna esimest abi õnnetuste korral.
6. Lühidalt, *kohtle teisi, nagu sa soovid, et sind koheldakse.*

Isiklikud nõuanded ja näpunäited juhile omaniku poolt, aastased preemiad õnnetusteta teenimise eest, kiitus viisakatele ja tähelepanelikkudele juhtidele tõstatavad juhi vastutustunnet.

UUS GARGOYLE MOBILOIL ÕLISORT.

On tuntud tõsiasi, et nii veo- kui ka sõiduautode mootoreid viimase 2—3 aasta jooksul on tunduvalt parandatud, nii et autode keskmine kiirus on suurenenud.

Seepärast on Vacuum Oil ühing jõudnud otsusele, et uued mootorid vajavad ka teissugust õli, mis vastaks praegusaja nõuetele. Uus õli lastakse turule „AF“ nimetuse all ja soovitatakse õige paljudele autodele.

IV RAHVUSVAHELINE BENSOOLI-KONVERENTS.

Hiljuti peeti Hamburgis IV rahvusvah. bensooli-konverents, millest võttis osa 80 isikut. Otsustati tulevikus katsete abil kindlaks määrata ühine bensooltüüp, nii et terves Euroopas oleks saada bensooli ühtlase kvaliteediga.

200 UUENDUST UUES „FORDIS“.

Teatavasti on Ford ainult kord vahetanud mudelit. See oli 1926-27. aastal. Siis siirdus valmistus „T“-mudelilt „A“-mudelile. Viimaseid on valmistatud 1927. a. alates. Et see uus mudel ka mitte täielik polnud, seda kinnitab asjaolu, et kuigi mudel on viimase nelja aasta kestel püsinud üldjoontes muutumatult, siiski on selle juures tehtud juba üle 200 uuenduse. See näitab jällegi, kui kiirelt meie aja autotehnika areneb. Isegi Ford ei näe tänavu ette, mida eesolev aasta nõuab autotootjalt.

Uuendustena tänavuste „Fordide“ juures on pikem ja ilusam mootorikate, uut tüüpi edelatarnad, uued ornamendid kere küljes, suuremad kapslid trumlites, parandatud instrumentlaua asetus, jahutaja ülemine osa värvitud, uued kaitserauad, suuremad kummid, ümmargused poritiivad, uuendatud tüürratas, kolmest kihist koosnev killunematu tuulekaitseklaas, uus tagavararatta hoidja, reguleeritav esimene iste ning veel 20—30 uuendust ja täiendust, mida 1930. a. „Fordil“ ei olnud. Asjata ei teata Fordi vabrik, et „tänapane „Ford“ on alati uus auto“.

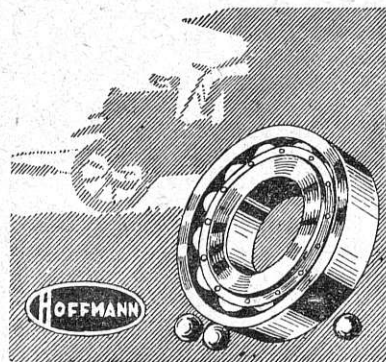
HÄÄLEKÖVENDAJA-SIGNAAL

Keegi prantsuse insener, kes nähtavasti on väsinud hariliku signaaliga teed endale „tegemast“, on asendanud signaali hariliku häälekõvendajaga. See ongi suurepärane leidus, kuid ei sobi vist kõigile. Leidub nimelt isikuid, kes istudes auto tüüri ja häälekõvendaja ees ei piirdu ainult viisakate „Olge head, andke teed!“ jne. hoiatustega...

AMEERIKLIK PALK FORDI TÖÖLISTELE EUROOPAS.

Henry Ford on teatanud, et ta kavatses oma töölised Euroopas asuvates vabrikutes ja teistes ettevõtetes hakata maksma palka, mille ostujõud on sama, mis Fordi tööliste palga ostujõud Ameerikas. Seal on alam palk 8-tunnilise tööpäeva eest (5 päeva nädalas) 7 dollarit (Eesti rahas 2660 senti). Et selgusele jõuda,

AUTO-tarbed, -osad, -materjalid



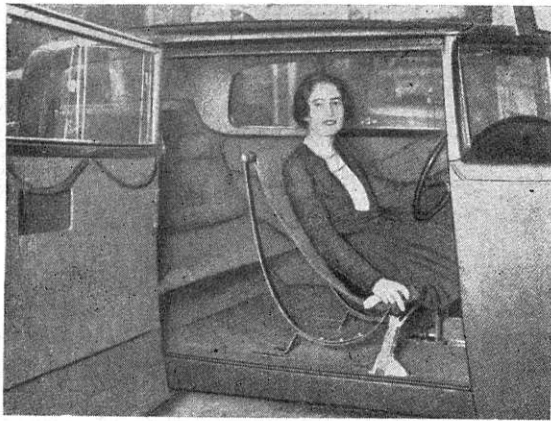
Inglise „Hoffmann“ KUULLAAGRID.

Inglise „Rexine“ KUNSTPOLSTRINAHK, KATTERIIE ja POLSTRIPAEEL.

OMNIBUSTELE: kõik tarbed ja materjalid.
„CHEVROLET“ ja teiste autode tagavaraosad.
„KELLY“ auto- ja omnibusekummid.

LIER & ROSSBAUM

Viru tän. 7. TALLINN. Telef. 433-34.



Praktiline istmete asetus autos.

kui palju kuskil vastavalt elatiskuludele tuleks palka maksata, kogutakse praegu andmeid kõikjalt Euroopas. Andmed saadetakse Fordi soovil Rahvasteliidu tööbüroole Genfi, kus need töötatakse ümber. Ford peab nähtavasti ka Euroopas oma põhimõtetest kinni.

KUI AUTOD SIGINEVAD...

„Autocar“ jutustab järgmise lõbusa lookese:

Kuskil Londonis elab keegi jõukas perekond, kellel on autosid olnud ammust ajast, kuid ainult „Austin“-autosid. Perekonnal on neid esimesest alates viimasteni ja suurimatest kõige väiksemani, mis muidugi „Austin Seven“-kääbusauto. Too viimane osteti tütrele, kes kevadel lõpetas kooli. Kord oli perekonna autojuht, vana tagasihoidlik veteraan, tolle „baby“-autoga ootamas oma noort käskijannat, kes liikus linnas ostudel, kui teda märkas keegi temale tuttav autojuht, kes ka kaupluse ees toredas „Rolls-Royce“-luksusautos ootas. Tahtes vanamehega pisut nalja heita, küsib tuttav, silmitsedes kääbusautot:

„Mis ma näen? Sul vist kuivavad autod kokku?“

„Seda mitte — nad siginevad“ — oli vanamehe vastus.

POST JA GATTY ÜMBER-MAAILMA-LEND.

Post — ühe silmaga lendur.

Tänavu suvel on tehtud hulk õnnestunud kauglendusi. Parimaks saavutuseks tuleb pidada Posti ja Gatty ümber-maailma-lendu juuni lõpul.

Kiireimaks ümber-maailma-lennuks oli seni „Graf-Zeppelin“ lend 1929. a. See kestis pisut üle 21 päeva. Post ja Gatty selle vastu tegid lennukiga ringi ümber maakera vähem kui 9 päevaga. See on praegu oma alal maailmarekordiks.

Lennuk, mida Post ja Gatty tarvitasid, oli standard-„Lockheed Vega“, varustatud „Wasp“-mootoriga, mis arendab 425 h.-jõudu. Sellise lennukiga võitis Post 1. a. Los Angeles - Chicago lennuvõistluse õige hea ajaga.

Post ja Gatty lennutee oli järgmine: Roosevelt Field (New York), Harbor Grace (New-Foundland), Chester (Inglismaa), Hannover ja Berliin (Saksa), Moskva (Vene), Novo-Sibirsk, Irkutsk, Blagoveštšensk ja Habarovsk (Siberi), Salomon (Nome lähedal Alaskas), Fairbanks (Alaska mandril), Edmonton (Kanada), Cleveland (Ohio U. S. A.) ja tagasi New Yorki. Teekonna pikkus oli 24.204 km, ja selle katsid nad 207 lennutunni ja 51 minutiga. Keskmise kiirus õhus oli 228 km tunnis ja kui võtta arvesse maandumised ja puhkeajad, siis 115 km. Hädamaandumist ei tulnud kordagi ette ja muid takistusi või rikkeid ei olnud.

Raskusi oli lennul Berliinist Moskva ja Habarovskist Alaska rannikule — mõlemal korral oli paks udu.

Lenduritest on Wiley Post ameeriklane. Ta on 34 a. vana ja *ühe silmaga*. Peaaegu tervel teekonnal juhtis tema lennukit. Vaatlejaks ja navigaatoriks oli Harry Gatty, 30-aastane austraallane, kel lenduri ja mereohvitseri haridus. Läänud aastal katsus Gatty lennata Jaapanist Ameerikasse. Katse äpardus.

*

Huvitav on siin märkida, et ameerika lendurid, Herndon ja Pangborn, kes katsusid purustada Posti ja Gatty saavutust, sattusid sekeldustesse. Esiteks hädamaandumine Mongoolias, siis vangisviibimine ja hiljem raske trahvimine Jaapanis, kus nad lendasid loata üle kindluste piirkonna. H. ja P. loobusid edasilennust.

AMEERIKA AUTODE MÜÜGI ARV.

Ajakirja „Automotive Daily News“ järgi 1. aug. s. a. on müüdud autode arv Ameerikas esimese 6 kuu jooksul üldiselt vähenenud võrreldes 1930. a. sama aja jooksul Ameerikas müüdud autode arvuga.

Firma	1931	1930	Autode arv suurenenud või vähenenud.	suurene- mise või vähene- mise %
Auburn	19.494	7.457	12.037 +	161+
Austin	2.149	43	—	—
Buick	54.621	52.956	1.665 +	3+
Cadillac	6.833	5.576	1.257 +	22+
Chevrolet	368.908	391.281	22.373 —	5—
Chrysler	32.153	36.396	4.243 —	11—
Cord	946	1.233	287 —	23—
De Soto	15.834	23.107	7.273 —	31—
De Vaux	1.806	—	—	—
Dodge	34.763	42.428	7.665 —	18—
Durant	4.606	14.142	9.536 —	67—
Essex	29.598	44.252	14.654 —	33—
Ford	50.801	684.526	333.725 —	48—
Franklin	2.208	4.723	2.515 —	53—
Graham	10.742	19.301	8.559 —	44—
Hudson	13.083	20.546	7.463 —	36—
Hupmobile	11.152	16.029	4.897 —	30—
La Salle	4.201	6.974	2.773 —	39—
Lincoln	2.155	2.573	418 —	16—
Marmon	3.724	7.473	3.749 —	50—
Nash	22.571	28.367	5.796 —	20—
Oakland	8.679	14.215	5.536 —	39—
Oldsmobile	31.381	33.341	1.960 —	5—
Packard	8.357	15.796	7.439 —	47—
Peerless	945	2.737	1.792 —	65—
Pierce-Arrow	2.959	4.103	1.144 —	27—
Plymouth	19.764	33.744	13.980 —	41—
Pontiac	47.245	45.470	1.775 +	3+
Reo	4.053	6.249	2.196 —	35—
Studebaker	27.428	30.945	3.517 —	11—
Whippet	4.040	13.146	9.106 —	69—
Willys	23.137	20.749	2.388 +	11+
Willys-Knight	5.238	8.593	3.355 —	39—
Mitmesugused	1.576	1.249	327 +	26+
Kokku	1.177.130	1.653.605		28—

Nagu sellest näha on Auburni müük suurenenud 161%, Buick 3%, Cadillac — 22 Pontiac — 3, Willys — 11 ja mitmesugused 26%. Müük on mõnedel firmadel vähenenud väga palju, Whippet 69%, Durant — 67, Peerless — 65, Franklin — 53, Marmon — 50, teised alla 50%.



G-e rattaga omnibused Wiesbadenis.

„CHESTERTONID MAANDUVAD VIIBIMATA“ EHK „VIIMANE VAHEND“.

„Kolm nädalat õhus“, ütlesid vennad Chestertonid New Yorgis, „see ei ole midagi. Meie purustame selle rekordi mängides“.

Nad astusid sõidukisse, lendasid ja lendasid. Kolm nädalat, neli nädalat, kümme nädalat.

Inimestele maa peal oli see jube. „Halloo,“ hüüsid nad (traadita muidugi), „millal mõtlete teie alla tulla?“ „Mitte kunagi“, ütlesid Chestertonid. Ja lendasid, lendasid. Siis hakkasid omaksed tundma hirmu. „Nad on hullunud“, sosistasid nad. „Kuidas saame nad ometi alla?“ Nad hüüsid neid uuesti: „Halloo,“ ütlesid nad, „mis tahate teie saavutada selle rekordiga? Keegi ei maksa teile midagi selle eest. Need ajad on möödunud. Maanduge silmapilkselt!“

„Ei,“ ütlesid Chestertonid, „meie jääme“.
„Lennuki toorõlimootor on leiutatud,“ valetasid sugulased, „ei lennata üldse enam bensiiniga.“
„Sellest hoolimata,“ naersid Chestertonid, „meie lendame.“

Sugulased pidasid nõu.
„Teie isa on haige,“ laskisid nad telefoneerida, „tulge alla.“

„Meie jääme,“ ütlesid Chestertonid, „kutsuge haige juure parim arst.“

„Politsei on avaldanud teie kohta lennukeelu.“

„Me maksame trahvi.“

Sugulased ringutasid ahastuses käsi. Raadioametnik lennuväljal aga ütles: „Kas tahate neid meelsasti saada alla?“

„Aga loomulikult,“ noogutasid sugulased, „mis siis muud?“

Siis läks ametnik mikrofoni juure. „Halloo, halloo,“ hüüdis ta, „praegu on lõpetatud rahvahääletuse tagajärjel keeluseadus Ühendriiges.“

Juba viie minuti pärast maandusid Chestertonid.

LIIKUMISE KIIRUSTAMINE AMEERIKAS.

Liikumise kiirustamiseks on Ameerikas hakatud kaotama määrusi, mis piiravad autode ja mootorrattaste sõidukiirust. Nii kaotati 1929. a. viies osariigis (Indiana, Kansas, Tennessee, Vermont ja Wisconsin) liikumist piiravad määrused ja määrati, et „kiirus peab olema kohane“, s. o. sõida nii kiirelt kui võimalik. Lisaks suurendati 12 osariigis lubatud maksimaalkiirust, ja mõnes osariigis pole üldse sõidukiirust piiravaid määrusi ega seadusi.

Nali.

AMEERIKALIK KIIRUS.

1. *ameeriklane*: „Ma sõitsin eile oma „Fordiga“ nii kiirelt, et telefonipostid tee ääres näisid tiheda püst-palkidest seinana.“

2. *ameeriklane*: „See polnud veel midagi! Ma kihutasin kord oma „Chevroletiga“ sellise kiirusega, et kilomeetripostid moodustasid tee äärelle soliidse betoonseina.“

TAHTIS ÕPPIDA.

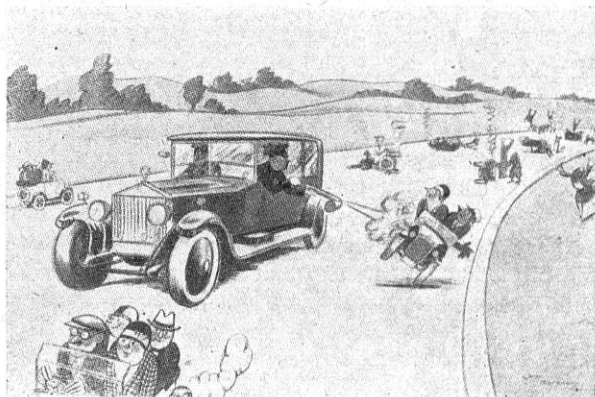
Vangladirektor uuele karistuslusele: „Siin võite õppida mõne elukutse. Millise sooviksite?“

Vang: „Tahaksin õppida lenduriks.“

LIIG AEGLANE.

Noormees (kosides): „Kallis Maudi, kui sa mulle naiseks tuled, kannan sind oma kätel läbi terve elu.“

Neiu: „Liig aeglane nüüdsel ajal! Ma tahan, et mind auto kannaks, mitte käed.“



Kärbshevõtaja pritsiga politseinik, puhub valekätt sõitvaid väikeautosid teelt kõrvale.

Eesti Autoklubi teated.

Piirivalvevalitsuse Lääne jaoskonna Mõisaküla raiooni ülem oma kirjaga 24. augustil s. a. Nr. 269 teatab järgmist:

Vastavate kokkulepete põhjal Läti tolliametitega on Mõisaküla raiooni piiripunktid ülepiirikäimiseks avatud alates 1. septembrist 1931. a. kuni 1. maini 1932. a. järgmistel päevadel ja kellaaegadel:

Mõisaküla: Iga päev avatud kl. 06—10 ja 16—20.

Laatre: Iga päev avatud kl. 07—10, 12—14 ja 17—

20. *Piiripunkti juures ka tollipunkt.*)

Polli: Iga päev avatud kl. 08—11 ja 15—18, välja

arvatud kolmapäeval. *(Piiripunkti juures ka tollipunkt.)*

Penuja: Igal pühapäeval, esmaspäeval, neljapäeval, reedel ja laupäeval avatud kl. 08—11 ja 15—19.

Kiisa: Igal pühapäeval, esmaspäeval, neljapäeval ja laupäeval avatud kl. 08—11 ja 15—18.

Baumanni: Niisama — kl. 08—11 ja 15—18.

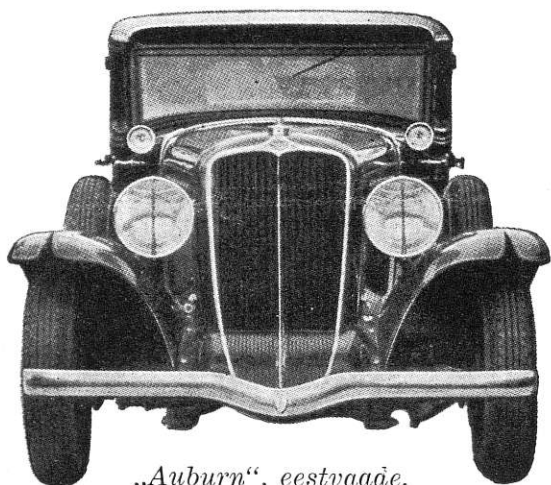
Teaste: Niisama — kl. 07—10 ja 16—19.

Lasipuud piiril vastava korralduse põhjal suletakse registreerimise vaheaegadel.

Kooskõlas aja ja auto-
tehnika ala edusam-
mudega, on u u s



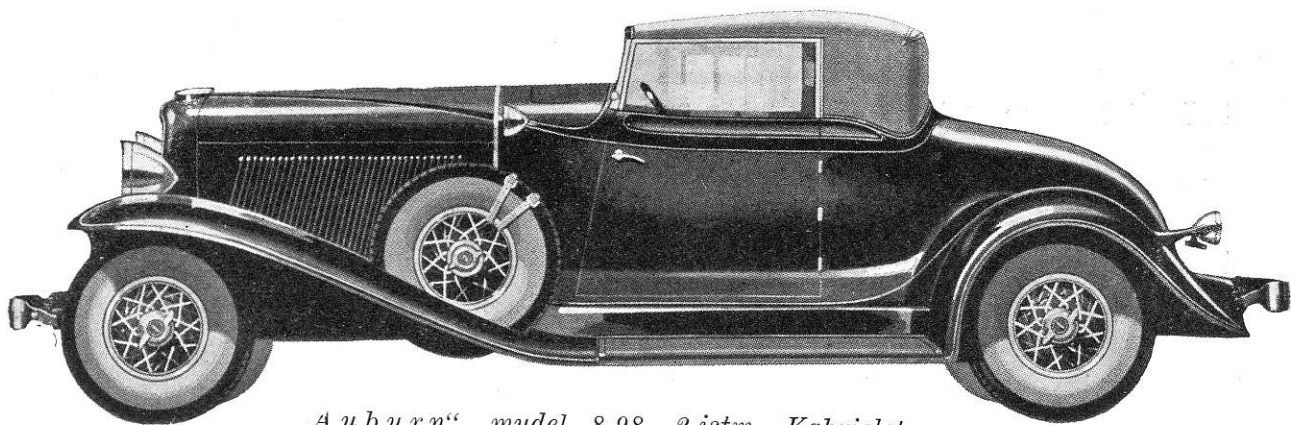
The New
AUBURN
STRAIGHT-EIGHT



„Auburn“, eestvaade.

muldel 8-98 jällegi tõestanud oma juhtivust
ameerika 8-sil. autode hulgas. Ilu, jõud ja
vastupidavus ühinevad siin eeskujulikus ter-
vikus.

„Auburn“-autode ilus, omapärane radiaa-
torikuju ja kereehitus, $8 \times \frac{5}{32} \times 3$ tolli X-ku-
juline raam, šassii tsentraal-automaatne mää-
rimissüsteem, „vabakäik“, ühtlustatud ham-
masrataste ülekanne, 127 tolli pikk telgede
vahe, 13 tolli läbimõõduga teras-drauilised
pidurid ja 8 sil. 16/98 h.-j. mootor teevad auto
VÄÄRTUSLISEMAKS ja kiiremaks omasar-
naste hulgas. Pika, madala ja eriliselt tugeva
alusraami ja doppeletvetruvusega Lowejoy
hüdrauliliste tõukeleevendajate tõttu on sõi-
dukindlus ja mugavus ka kõige halvematel
teedel tema omanikule kindlustatud. Autot
juhtida on MÖNU ja LÖBU.



„Auburn“, mudel 8-98, 2-istm. Kabriolet.

„Auburn“ Sedan võitis E. A. K. poolt korraldatud

vastupidavuse võidusõidu 16. aug. s. a. ilma trahvipunktideta keskm. kiirusega 85,31 km/t. ja tuli I kohale.

MUDELID: 8-98 Standard ja Guston.

Tüübid: Brougham (2 uksega), Sedan ja Phaeton-Sedan (4 uksega), Kabriolet ja
Ärimehe-kupee (2 uksega).

Auburn Automobile Company

AUBURN, INDIANA, U. S. A.

Esindaja Eestis: „Central-Garage“ Narva mnt. 12. Telef. 305-98

SÕIDUAUTOMOBIIID

GRAHAM

Prosperity Six.

GRAHAM-autod on väga head — seda kinnitab teile igauks, kes neid tunneb; nad on kõrgemal määral usaldatavad; nad on kerged ja mugavad; nad on odavad hinnalt ja täiuslikud väärtuselt ning GRAHAMI kilomeetrid ja minutid on ökonoomsed kilomeetrid ja minutid.

MOOTOR: 6-silindriline, 12,97 h.-j., efektiivne jõud 70 h.-j.

TELGEDE VAHE: 113" (2870 mm.)

Tõld 5-e istmeline, 4-ja uksega, 3-me aknaga, 6-e traatkodaratega rataste, 2-e tagavara kummi ja pakikandjaga	Kr. 5.500.—
Samasugune, aga 2-aknaga	„ 5.500.—
Tõld 5-e istmeline, 3-me aknaga, 5-e puukodaratega rataste ja tagavara kummiga	„ 5.300.—

Kõik hinnad franko Tallinn.

Automobiilid on sõdukorras ja täiesti varustatud.

ESINDAJA
FRIEDRICH JOHN

Tallinn, Aia tän. 10, tel. 435-72
